



Samspel i det offentliga rummet

En studie av Shared space inverkan på trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet i det offentliga rummet.

Interactions in public spaces

A study of Shared space impact on traffic safety, accessibility and attractiveness in public spaces.

Alexis Eduardo Zohlen

Samspel i det offentliga rummet

En studie av Share space inverkan på trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet i det offentliga rummet.

Interactions in public spaces

A study of Shared space impact on traffic safety, accessibility and attractiveness in public spaces.

Alexis Eduardo Zohlen

Handledare: Caroline Dahl, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning, SLU Alnarp

Examinator: Bengt Persson, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning, SLU Alnarp

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2013

Omslagsbild: Illustrationsbild föreställande Storgatan i Eslöv.

Illustration: Alexis Eduardo Zohlen 2013-05-24.

Serienamn: Självständigt arbete vid LTJ fakulteten, SLU

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Shared space, Trafiksäkerhet, Tillgänglighet, Attraktivitet, Hörby, Eslöv

Sveriges Lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Science

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Landskapsarkitektprogrammet

Förord

Uppsatsen, Samspel i det offentliga rummet - en studie av Shared space inverkan på trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet i det offentliga rummet, är ett självständigt arbete som omfattar 15 högskolepoäng och som skrivs i kursen EX0649 *Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur* inom Landskapsarkitekturprogrammet vid SLU, Alnarp. Uppsatsens huvudämne är Shared space och innehållet är tvärsektoriellt vilket innebär att det riktar sig till både studenter och yrkesverksamma med olika kompetenser; såsom landskapsarkitekter, byggnadsarkitekter, planerare, trafikingenjörer och andra närliggande yrkeskategorier inom stadsplanering.

Jag vill rikta ett stort tack till min handledare Caroline Dahl på Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning för hennes värdefulla synpunkter under arbetets gång. Vidare vill jag tacka Anna Palm på Tekniska kontoret i Hörby kommun, Göran Hallberg på Miljö och samhällsbyggnad i Eslöv kommun samt Nicklas Wedin, Avdelningschef Väg på Tyréns i Malmö för deras medverkan i uppsatsen. Deras åsikter var värdefulla för uppsatsens resultat och gav mig samtidigt inspiration och bättre förståelse kring ämnet.

Alnarp, maj 2013



Alexis Eduardo Zohlen

In urban planning, we have seen that the quality of the public space has decreased in the last century. In the 1960s, for example, was developed in Sweden a model for urban planning with regard to road safety, SCAFT (Urban planning, Chalmers, Working Group on Road Safety), which sought the separation of the various traffic groups. This separation led simultaneously to separate functions as well as social aspects in the public space; it also caused cities to be characterized by spaces intended for transportation instead of spaces for social interaction with beautiful and inviting places to be. In other European countries, however, have an opposite model of urban planning developed. In the 1960s, developed in the Netherlands a model that would integrate people and cars in the same space. The model is now called Shared space and has spread through Europe during the last 20 years. In Sweden, the term began to spread as a concept in the early 2000s.

In this thesis I discuss the concept Shared Space, its development and how it is used in Swedish cities today. In this thesis I evaluate Shared space impact on traffic safety, accessibility and attractiveness in the public space. The aim of this thesis is to illustrate, through literature and case studies of two selected sites in southern Sweden (Nya torg in Hörby and Storgatan in Eslöv), the use of methods where human ability, human behavior and the design of places interact to contribute to attractive urban spaces.

The reason for the choice of topic is based on earlier design proposal which I in any form have been using Shared space as a concept. The concept, along with other design ideas I have used to achieve attractive places where people can interact with each other, reside and move in a safe and comfortable way.

Keywords: Shared space, Traffic safety, Accessibility, Attractiveness, Hörby, Eslöv

Abstract

Sammanfattning

Inom stadsplanering har vi sett att kvaliteten i det offentliga rummet har minskat under det senaste århundradet. Under 1960-talet utvecklades det, exempelvis, i Sverige en modell för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet, SCAFT (Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för trafiksäkerhet), som strävade efter separering av de olika trafikslagen. Trafikseparering av de olika trafikgrupperna medförde samtidigt separering av funktioner och sociala företeelser i det offentliga rummet. Det gjorde att städerna präglades av rum avsedda för transport och inte för social interaktion med vackra och inbjudande platser att vara på. En motsatt modell har däremot utvecklats i andra länder i Europa. I Nederländerna utvecklades en modell under 1960-talet vars syfte var att integrera människor och bilar på samma utrymme. Modellen heter idag Shared space och har spridit sig genom Europa under de senaste 20 åren. I Sverige började begreppet användas i början av 2000-talet.

I denna uppsats behandlar jag konceptet Shared space, dess utveckling och hur det används i svenska städer idag. I uppsatsen analyserar jag gestaltningsmodellens påverkan på trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet i det offentliga rummet. Målsättningen med detta arbete är att genom litteraturstudier och fallstudier av två utvalda platser i södra Sverige (Nya torg i Hörby och Storgatan i Eslöv) belysa användningen av metoder där människors förmåga, människors beteende och en plats utformning samspelar för att bidra till attraktiva stadsrum.

Anledningen till ämnesvalet är förankrad i tidigare gestaltningsförslag där jag i någon form har använt mig av Shared space som koncept. Konceptet, tillsammans med andra gestaltningsidéer, har jag använt för att uppnå attraktiva rum där människor kan interagera med varandra, uppehålla och röra sig på ett säkert och trivsamt sätt.

Nyckelord: Shared space, Trafiksäkerhet, Tillgänglighet, Attraktivitet, Hörby, Eslöv

Förord	3
Abstract	4
Sammanfattning	5
1. Inledning	10
1.1. Bakgrund	10
1.2. Syfte & mål	11
1.3. Problemställning	11
1.4. Metod & material	11
1.5. Avgränsningar	12
2. Begreppsordlista	13
3. Del 1 – Litteraturstudie	15
3.1. Shared space – Innebörd och uppkomst	15
3.2. Problematik med Shared space	17
3.2.1. Barn i en Shared space-miljö	18
3.2.2. Äldre i en Shared space-miljö	18
3.2.3. Funktionshindrade i en Shared space-miljö	19
3.3. Shared space i praktiken	20
3.3.1. Shared space i Sverige	20
3.3.2. Shared space i andra länder	22
3.4. Kvalitativa aspekter	24
3.4.1. Trafiksäkerhet	24
3.4.2. Tillgänglighet	25
3.4.3. Attraktivitet	26

Innehållsförteckning

4. Del 2 - Fallstudier

4.1. Områdesbeskrivning	29
4.1.1. Hörby	29
4.1.2. Eslöv	30
4.2. Metod	31
4.2.1. Okulärbesiktning	31
4.2.2. Rörelseflöden	31
4.2.3. Interaktion- och beteendeobservationer	32
4.2.4. Intervjuer med planerare	32
4.3. Resultat	32
4.3.1. Bakgrund & vision	32
4.3.2. Platsbeskrivning	34
4.3.3. Rörelseflöden	36
4.3.4. Interaktion- och beteendeobservationer	38
4.3.5. Trafiksäkerhet	39
4.3.6. Tillgänglighet	40
4.3.7. Attraktivitet	41
4.3.8. Problematik	42
4.3.9. Avslutande ord	43

5. Del 3 – Analys och diskussion

5.1. Diskussion om Shared Space	44
5.2. Trafiksäkerhet	46
5.3. Tillgänglighet	47
5.4. Attraktivitet	49

6. Slutsatser

6.1 Shared space i Sverige	51
6.2 Kvalitativa aspekter	52
6.3 Shared space – Plus och minus	53
6.4 Reflektioner kring arbetsprocessen	54
6.5 Rekommendationer & vidare forskning	55

7. Referenser

Bilagor

56

59

Bildhänvisningar

Figur 1: Norrköping kommun (2012). Skvallertorget, Norrköping: 2012-04-13

Tillgänglig via: http://www.norrkoping.se/_internal/cimg!0/7vajl6m48cwkabndxat77j0s1dvcrz5 [2013-05-20]

Figur 2: Karta över Hörby med omnejd. Illustration: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-05-15.

Figur 3: Nya torgs läge i Hörby. Illustration: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-05-15.

Figur 4: Karta över Eslöv med omnejd. Illustration: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-05-15.

Figur 5: Storgatans läge i Eslöv. Illustration: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-05-15.

Figur 6: Vy över Nya torg innan ombyggnaden. Illustration: Alexis Eduardo Zohlen efter Hörby kommun, 2013-05-16.

Figur 7: Skiss över Nya torg efter ombyggnaden. Illustration: Alexis Eduardo Zohlen efter Atkins, 2013-05-16.

Figur 8: Axelsson, Ulf / Eslövs kommun. Storgatan innan ombyggnaden. Eslöv 2012-10-09

Tillgänglig via: http://www.eslov.se/images/18.3cfbbba91239e1a2fa7800036837/eslovs_jarnvagsstation+webb.jpg [2013-05-20]

Figur 9: Storgatan efter ombyggnaden. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 10: Illustrationsplan över Nya torg. Illustration Alexis Eduardo Zohlen, 2013-05-16.

Figur 11: Klätternät, torgets östra del. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 12: Bänkar med armstöd. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 13: Vy från sydväst. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 14: Konstgräsytor. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 15: Illustrationsplan över Storgatan. Illustration Alexis Eduardo Zohlen, 2013-05-16.

Figur 16: Ledstråk, nord-sydlig riktning. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 17: Ledstråk, öst-västlig riktning. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 18: Cykelparkeringar intill stationsbyggnaden. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 19: Primära sittplatser intill stationsbyggnaden. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 20: Pollare och trädplanteringar som avgränsar torgets centrala yta. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 21: Enkelriktad körbana reglerad som gångfartsområde. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 22: Illustrationsplan över rörelseflöden på Nya torg. Illustration Alexis Eduardo Zohlen, 2013-05-16.

Figur 23. Illustrationsplan över rörelseflöden på Storgatan. Illustration Alexis Eduardo Zohlen, 2013-05-16.

Figur 24. Exempel på Kollektivtrafikens förflyttningsmönster. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 25. Exempel på gångtrafikens förflyttningsmönster. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 26. Exempel på bil- respektive cykeltrafikens förflyttningsmönster. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 27. Illustrationsplan över konfliktområden på Nya torg. Illustration Alexis Eduardo Zohlen, 2013-05-16.

Figur 28. När Storgatan är obefolkad blir biltrafikens hastighet inte lika låg om man jämför med när det vistas människor på platsen. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 29. Nygatans stora dimensionering och den låga mängden oskyddade trafikanter gör att bilisterna kör med högre hastigheter. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 30. Handikappsanpassning genom ramper, släta ytor och bättre dimensionering. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 31. Tydliga kontraster mellan släta ytor och övriga ytor. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 32. Ledstråk bestående av sågad och flammad gatsten. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 33. Modern möblering. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 34. Lekplatsytor. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 35. Fontänenläggning. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 36. Offentliga toaletter. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 37. Illustrationsplan över uteserveringar på Storgatan. Illustration Alexis Eduardo Zohlen, 2013-05-16.

Figur 38. Axelsson, Ulf / Eslövs kommun. Exempel på evenemang på Storgatan. Eslöv 2012-10-09

Tillgänglig via: http://www.eslov.se/images/18.4031c030127515e762a8000745403/storgatan_invigning_3.jpg [2013-05-20]

Figur 39. Exempel på uteservering på Storgatan. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 40. Problematiskt område på Nya torg. Den trånga dimensioneringen försvårade för godstransport att köra in på Systembolagets lastzon. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Figur 41. Ledstråket som kom efter ombyggnaden/För lite växtlighet på platsen. Foto: Alexis Eduardo Zohlen, 2013-04-25.

Diagram 1. Krockvårdskurvan visar sambandet mellan hastighet och procentuell dödsfallsrisk. Illustration Alexis Eduardo Zohlen efter Wallberg, *et al*, 2013-05-11.

Tabell 1. Sammanfattning om kunskapsläget i frågan om trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet. Illustration Alexis Eduardo Zohlen, 2013-05-17.

1. Inledning

1.1. Bakgrund

I dagens stadsplanering förekommer en ständig diskussion om man ska integrera eller separera de olika trafikgrupperna. Separering av de olika trafikgrupperna har sedan 1960-talet haft stor betydelse för stadsplanering för att gång- och cykeltrafikanter inte ska behöva blandas med biltrafiken. Under 1960-talet utvecklades en modell för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet, SCAFT (Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för trafiksäkerhet), som strävade efter separering av de olika trafikslagen. Samtidigt som det i Sverige utvecklades dessa riktlinjer för stadsplanering skedde en motsatt utveckling i Nederländerna där en ny modell och tankesätt som skulle integrera de olika trafikgrupperna utvecklades. Metoden heter idag Shared space och uppkom först med begreppet *woonerf* (motsvarande gångfartsområde i Sverige) där både skyddade och oskyddade trafikanter integrerades i gemensamma ytor.

Tankarna kring stadsplanering under 1960-talet har haft stor påverkan på det sociala livet i städer. Det har medfört separering av inte enbart trafikanter utan även av funktioner och sociala företeelser som påverkar stadens rumsliga kvalitet. Dessa tankar kring trafikseparering tar Shared space avstånd från, vilket medför att tanken istället är att integrera de olika trafikgrupperna så att det offentliga rummet blir en plats för socialt samspel där människor och olika funktioner bidrar till inbjudande och attraktiva stadsrum.

I Sverige har det funnits liknande tankar där trafikseparering har avlägsnats som planeringsideal. I början av 1900-talet infördes gårdsgator, numera gångfartsområde. Principen grundar sig på integrering av trafikslagen där oskyddade trafikanter prioriteras. Shared space-begreppet började användas först i början av 2000-talet

efter ombyggnationen av Skvallertorget i Norrköping. Idag finns det andra städer i Sverige som har använt sig av samma princip för att skapa tillgängliga, säkra och attraktiva stadsrum för vistelse, möten, rörelse och folkliv.

1.2. Syfte & mål

Syftet med detta arbete är att undersöka begreppet Shared space och dess användning i svenska städer idag. I uppsatsen utvärderas gestaltungsmodellens påverkan på trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet i det offentliga rummet. Målsättningen är att genom litteraturstudier, intervjuer och egna platsbesök belysa användningen av metoder där människors förmåga, människors beteende och en plats utformning samspelar för att bidra till attraktiva stadsrum.

1.3. Problemställning

I uppsatsen behandlar jag följande frågeställningar:

- Vad innebär en delad yta (Shared space) och hur används det i svenska städer idag?
- Hur ser kunskapsläget ut i frågan om Shared space påverkan på trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet i det offentliga rummet?
- Vilka fördelar/nackdelar påstås finnas med att använda konceptet Shared space i städer idag?

1.4. Metod & material

Uppsatsen består av tre huvudmoment:

Litteraturstudie: Vägledande litteratur består av bland annat akademiska artiklar, rapporter av olika slag samt vägledningar och allmänna råd som används inom stadsplanering.

Arbetet påbörjas med en litteraturstudie där jag undersöker begreppet Shared space, hur det uppkom och dess användning idag. Kritik om metoden tas även upp för att belysa vilka eventuella problem som kan uppstå vid dess användning. Jag använder mig av litteratur om Shared space uppkomst och utveckling, människors beteende i trafikrum, trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet i det offentliga rummet. I litteraturstudien nämns även exempel på tillämpning av Shared space i olika städer i Sverige och i andra europeiska länder.

Fallstudier: För att kunna få förståelse över hur platser där man har använt sig av gestaltungsmodellen Shared space fungerar, har jag valt att genomföra fallstudier av två olika platser. Fallstudierna görs genom att inventera platsen, studera dess utformning och rumslighet samt analysera hur människor beter sig på plats.

Kvalitativa intervjuer med representanter och planerare som var involverade under de utvalda exemplen utförs under fallstudierna. Syftet med de kvalitativa intervjuerna är att genomföra ett samtal där intervjupersonerna känner stor frihet att svara på semistrukturerade frågor om ämnet (Patel & Davison 2003, s 81). Under samtalet ställs uppföljningsfrågor associerade med temat. Målsättningen med intervjuerna är att få en överblick över hur gestaltningen gick till och hur den har påverkat platsen.

En del av intervjuerna hålls via mailkontakt.

Urvalet av vilka platser som studeras har gjorts utifrån egna erfarenheter. Storgatan i Eslöv är ett exempel på en Shared space yta som färdigställdes år 2010. Anledningen till att jag valde Storgatan var för att jag tidigare bodde i Eslöv och har märkt hur platsen har utvecklats. Ett annat exempel är Nya torg i Hörby. Anledningen till att jag valde Nya torg var för att jag tidigare var i kontakt med en landskapsarkitekt som berättade om torget. Ombyggnaden färdigställdes år 2011 och är idag en välanvänd plats som har fått mycket beröm ifrån medborgarna.

Analys och diskussion: Analysen är baserad på egna litteraturstudier och resultatet av fallstudierna. Här analyseras och diskuteras begreppet Shared space samt de kvalitativa aspekterna; trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet. Eventuella problem vid gestaltningarna samt skillnader och likheter mellan platserna tas även upp.

Med utgångspunkt från uppsatsens frågeställningar drar jag avslutningsvis slutsatser utifrån min litteraturstudie, mina fallstudier och egna erfarenheter. Rekommendationer och vidare forskning om ämnet tas även upp för att vid intresse utmana läsare för vidare undersökning kring Shared space.

1.5. Avgränsningar

Uppsatsen behandlar hur Shared space används i svenska städer idag. Två exempel i södra Sverige redovisas med utgångspunkt från egna fallstudier genom deltagande observation och samtal. Arbetet omfattar inte en brukarundersökning och därför har fokus legat på planerares syn, litteraturstudier och egna iakttagelser om hur Shared space fungerar idag.

Genom litteraturstudier och fallstudier undersöks tre huvudaspekter: trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet. Huvudaspekterna har valts utifrån fyra stadskvalitéer som nämns i boken *Shared space: trafikrum för alla* (2008). De är trafiksäkerhet, tillgänglighet, stadsliv och trygghet. De två sistnämnda har inramats i begreppet attraktivitet.

Organiserad eller Oorganiserad Shared space?

Begreppet Shared space kan enligt Brenner (2006) definieras på två olika sätt: organiserad och oorganiserad Shared space. André Brenner (2006) skiljer mellan Shared space och gångfartsområde genom att förklara att ett gångfartsområde är reglerat eller organiserat där fotgängare är prioriterade framför andra trafikanter. Shared space-område behöver däremot inte vara reglerat och därför kallar han det för oorganiserad Shared space. Här har alla trafikanter samma rättigheter och skyldigheter (Brenner 2006 [online]). I uppsatsen skiljs inte dem åt utan istället används Trafikverkets definition av Shared space: "Begreppet Shared space avser en plats som är ett gemensamt utrymme för skyddade och oskyddade trafikanter och ska inbjuda till mänsklig vistelse och rörelse i ett stadsrum för alla" (Trafikverket 2010, s 6). Gångfartsområden ingår därför under begreppet Shared space.

2. Begreppsordlista

Användbarhet: I lagstifning för byggnader eller allmänna utemiljöer används begreppet användbarhet för att definiera miljöer som alla kan använda för förflyttning eller vistelse (Norrköping Tekniska kontoret 2008 [online]).

Attraktivitet: Skönhet och trivsel som medför god estetik, funktionalitet och användbarhet (Berntsson 2002).

EU forskningsprojekt - Shared space: Forskningsprojekt som genomfördes mellan 2004-2008 på olika platser i Europa för att utveckla kunskap och förståelse kring Shared space. Det undersöktes sju pilotprojekt i fem länder: Nederländerna, Belgien, Danmark, Tyskland och Storbritannien (Keuningsinstitut, *et al*, 2008 [online]).

Framkomlighet: Definieras som hur väl den faktiska restiden för ett trafikslag överensstämmer med den planerade restiden i trafiknätet (TRAST 2007 [online]).

Gågata: Reglerad gata med hög prioritet på gångtrafiken där genomfartstrafiken inte är tillåten för fordon förutom cykel (Wallberg, *et al*, 2008, s 21).

Funktionshinder: Försämring av fysiska eller psykiska funktioner som kan påverka och begränsa möjligheter att göra olika typer av aktiviteter och röra sig ute i samhället (Vårdguiden 2010 [online]).

Gångfartsområde: Tidigare benämnt som gårdsgata. Definieras som gata eller område där alla trafikanter blandas och fordonstrafiken får köra på gåendes villkor (Wallberg, *et al*, 2008, s 21).

Gårdsgata: Se gångfartsområde.

Konstgjorda ledstråk: Syftar på ledytor med olika utformningar och som består av olika material. Exempel på konstgjorda ledstråk är

taktila plattor som används för att underlätta orienteringen för synskadade personer (RSF 2012 [online]).

Ledstråk: Kontinuerligt stråk att följa för att underlätta orientering mellan start och målpunkt på en viss plats (Boverket 2011 [online]).

Naturliga ledstråk: Syftar på ledytor bestående av det som redan finns i den närliggande utemiljön som trottoarer, husväggar och gångvägar med tydliga materialgränser (gräs-hårdgjordyta, gräs-grus, osv) (RSF 2012 [online]).

Nollvisionen: Idé för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige som innebär att ingen människa ska allvarligt skadas eller dödas i trafiken (Berntsson 2002, s 291).

Oorganiserad Shared space: Oreglerat Shared space-område där alla trafikanter ska visa hänsyn och anpassa sig till varandra (Brenner 2006 [online]).

Organiserad Shared space: Reglerat Shared space-område där fotgängare är prioriterade framför andra trafikanter (Brenner 2006 [online]).

Oskyddade trafikanter: Trafikanter som inte har något slags skydd och klarar bara krockvåld som människokroppen är utvecklad för (TRAST 2007 [online]). I denna grupp ingår fotgängare och cyklister.

Samspel: Interaktion, samverkan. Process där människor påverkar varandra genom sina beteende och ömsesidigt handlande (NE 2013a [online]).

SCAFT: Förkortningen SCAFT står för Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för trafiksäkerhet och var en modell för

stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet som strävade efter separering av de olika trafikslagen. Planeringsprinciperna utvecklades under 1960-talet och gavs ut av Statens planverk och Statens vägverk (Hagson 2004).

Shared space: Engelskt begrepp som syftar på delade/trafikintegrerade ytor avsedda för vistelse och rörelse för både skyddade och oskyddade trafikanter (Trafikverket 2010).

Skyddade trafikanter: Trafikanter som har något slags skydd. Som skyddade trafikanter räknas bilister och övrig motorfordonstrafik.

Tillgänglighet: Begreppet är förknippat med hur lätt det är att nå utbud av de aktiviteter och funktioner som man har önskemål eller behov av (TRAST 2007 [online]).

Trafiksäkerhet: Begreppet definieras som resultat av åtgärder för att minska personskador i trafiken (NE 2013b [online]).

TRAST: *Trafik för en attraktiv stad*, är ett planeringsverktyg som är till för att till vägleda planerare och beslutsfattare i planeringsprocessen genom trafikstrategier som främjar stadens attraktiva och hållbara utveckling. Dokumentet publicerades år 2007 och är utgivet av Vägverket och Sveriges kommuner och Landsting i samarbete med Boverket och Banverket (TRAST 2007 [online]).

Woonerf: Holländsk term som motsvarar den svenska översättningen beboelig gata. Begreppet började användas i slutet av 1960-talet och 1976 etablerades i holländsk lagstiftning. Begreppet syftar på att gatan ska vara till för de boende och samtidigt förmedla en känsla av samhörighet. Oskyddade trafikanter prioriteras framför andra trafikanter (Trafikverket 2010).

3. Litteraturstudie

3.1. Shared space – Innebörd och uppkomst

Begreppet Shared space syftar på en delad yta där de olika trafikanterna, både skyddade och oskyddade, gemensamt utnyttjar samma yta utan att vara separerade från varandra. Begreppet har sitt ursprung i Nederländerna men har även utvecklats i andra länder i Europa som Danmark, Tyskland, Frankrike, England och Sverige (Hamilton Baillie 2008).

I Artikeln *Shared space – The alternative approach to calming traffic* (2006) skriven av Emma Clarke sammanfattar författaren hur konceptet Shared space har under de senaste åren fått acceptans inom stadsplanering. Författaren beskriver begreppets utveckling och dess betydelse utifrån samtal med två av föregångarna på ämnesområdet; Hans Moderman och Ben Hamilton Baillie.

Emma Clarke inleder sin artikel med att ta upp problematiken i stadsplaneringen under 1960-talet, där planerare och ingenjörer arbetade med separering av de olika trafikslagen. Hon menar på att istället för att förbättra säkerheten genom separering kan risken för cyklister och gångtrafikanter öka. Tar man bort barriärer och skyltar i stadsrummet blir det inte bara en trevligare plats att vistas på utan det bidrar till en långsammare och försiktigare trafik (Clarke 2006, s 290 [online]). Det är alltså inte skyltar som avgör om en plats är trafiksäker utan det finns andra förutsättningar som avgör hur platsen upplevs ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Tydliga exempel på förutsättningar för trafiksäkerhet nämns i rapporten *Shared space: rums for everyone - A new vision for public spaces* framtagen av Keuningsinstitut (2005). Författarna nämner att närvaron av exempelvis barn som leker på en gata har större effekt på beteende och hastighet än bara skyltar som varnar om att det

finns barn på gatan (Keuningsinstitut 2005, s 22). Det handlar om medvetenhet om vad som försiggår i det offentliga rummet som gör att trafikanter känner sig involverade och integrerade för att samtidigt vara beredda på samspel med sin omgivning. Som författarna uttrycker det: "The more we can experience the cultural context and human activities, the more the space becomes alive for us and the more involved we feel" (Keuningsinstitut 2005, s 22).

Konceptet för delad yta eller gemensamt stadsrum utvecklades först i Nederländerna på slutet av 1960-talet genom holländska trafikingenjörer och planerare. Det uppkom genom olika experiment där Joost Vahl och andra planerare undersökte olika sätt att minska effekterna av trafiken på sociala kvalitéer i det offentliga rummet (Hamilton Baillie 2008). Genom de olika experimenten utvecklades begreppet *woonerf* (motsvarande gångfartsområde i Sverige) där bostadsområden skulle fungera som mötesplatser utan att separera de olika trafikgrupperna. Samma koncept har genom åren utvecklats på olika platser med olika namn och i början av 2000-talet uppkom begreppet Shared space som innefattar dessa tankesätt. Begreppet myntades av Hamilton Baillie genom studier av olika platser och därmed blev begreppet en grundläggande del för det europeiska forskningsprojektet Shared space mellan 2004-2008 (Hamilton Baillie 2008).

Det mest framgångsrika experimentet som gav upphov till gemensamt stadsrum som koncept var utfört av Hans Moderman under 1970-talet. Författaren Clarke, som samtalat med Hans Moderman, beskriver hans första experiment om trafikens påverkan på sociala kvalitéer i det offentliga rummet. I en liten by i norra Holland fick Moderman som uppdrag att försöka minska hastigheten. Han fick en låg budget för att utföra uppdraget och därför valde han att inte använda sig av traditionella metoder för att sänka hastigheten genom olika typer av hinder. Han valde

istället att ta bort dessa hinder och lät platsen se ut så enkel som möjligt utan vägmarkeringar, staket, och så vidare. Författaren berättar att efter några månader kom Moderman tillbaka till byn och upptäckte att hastigheten hade minskad med 50 %, något som han blev mycket förvånad över (Clarke 2006, s 290 [online]).

Hans Modermans experiment blev då början till nya studier gällande trafiken och dess omgivning. Clarke hänvisar till Modermans tankar om att traditionella metoder som trafikseparering av trafikgrupperna behövs på ställen såsom motorvägar där det enbart finns ett syfte, trafikrörelse. På andra ställen däremot som är mer komplexa och multifunktionella kan traditionella planeringsmetoder vara överflödiga (Clarke 2006, s 291 [online]).

I artikeln berättar Clarke om samtalet med Ben Hamilton Baillie och beskriver ett exempel i Drachten där han medverkade. I exemplet tog Ben Hamilton Baillie bort trafikljus och skyltar för att studera trafikanternas beteende; det visade sig att åtgärderna bidrog till mindre allvarliga trafikolyckor i jämförelse med åren innan. Författaren beskriver att enligt Hamilton Baillie handlar det mycket om anpassning efter olika situationer där människor interagerar och kommunicerar med varandra genom bland annat ögonkontakt (Clarke 2006, s 292 [online]).

Människors förmåga att uppfatta en plats varierar och som gestaltare av en viss plats är det därför viktigt att ha det i åtanke. Barn, äldre människor och funktionshindrade personer har inte samma förmåga att uppfatta en plats om man jämför med andra människor med fullständig uppfattningsförmåga. Det gör att de kan uppleva en plats annorlunda (Trafikverket 2010, s 13 ff). Hur förhåller man sig till exempelvis barn eller funktionshindrade personer vid gestaltning av det offentliga rummet? Tar man hänsyn

till åldern när man planerar Shared space-miljöer? Det är frågor som är intressanta att vidare undersöka för att ta reda på vilka problem som kan finnas med Shared space. I nästa kapitel behandlas därför olika texter som belyser problematiken, bland annat artikeln *Shared Space: Safe or Dangerous* (2007) och Trafikverkets rapport *Share space: Attraktiva stadsum för alla* (2010).

3.2. Problematik med Shared space

Shared space som gestaltningsmodell har visat sig vara effektiv och har medfört positiva förändringar. Den låga hastigheten som förespråkas i en Shared spaceyta är en viktig faktor som bidrar till bland annat mindre trafikolyckor. Den medvetna osäkerhetskänslan som skapas på plats gör att trafikanter blir mer uppmärksamma om vad som försiggår kring sin omgivning. Som beskrivits i föregående kapitel handlar det i mångt och mycket om interaktion och kommunikation genom bland annat ögonkontakt. En intressant fråga är: hur kan man ha ögonkontakt med en synskadad person? Eller hur ska man kommunicera med barn som tolkar en trafiksituation på ett annorlunda sätt än en vuxen människa?

I artikeln *Shared Space: Safe or Dangerous* från 2007, skriven av Methors, *et al*, skriver författarna om uppenbara konflikter som uppstår i Shared space-miljöer. Författarna påpekar att trots en minskning av trafikolyckor känner trafikanterna sig inte säkra att vistas på platsen. De menar att i själva verket är det fotgängare och cyklister som fortfarande är mest utsatta för trafikolyckor (Methors, *et al* 2007).

Osäkerhetskänslan bidrar till att människor undviker att använda

platsen. I artikeln menar författarna att osäkerhetskänslan varierar mellan olika trafikanter och att tillgängligheten är begränsad för några grupper av människor (Methors, *et al* 2007). Bland människor vars tillgänglighet och rörelsefrihet är något begränsad nämner författarna barn, äldre och personer med funktionshinder. Författarna uttrycker "The mobility of children, people with handicaps and the elderly is limited; children are not allowed to freely walk around independently; the handicapped and the elderly feel themselves cornered and obliged to use the area as little as possible. They pay the toll" (Methors, *et al* 2007, s 15).

Kommunikation som förutsättning för att en Shared space-miljö ska fungera avgörs av människors förmåga att uppfatta trafiksituationer. Vid låga hastigheter menar författarna att trafikanterna har mer tid för att kommunicera med varandra vare sig verbalt eller icke verbalt (Methors, *et al* 2007). Det är där problematiken med barn, äldre och funktionshindrade personer uppkommer i en delad yta. Deras förmåga för kommunikation och sampel i en komplex trafiksituation är mindre, vilket medför att det uppstår missförstånd mellan trafikanterna och därmed bidrar till att de reagerar på ett olämpligt sätt (Methors, *et al* 2007).

Grupperna som nämns i artikeln har olika svårighetsgrader att vistas i trafiken. Det kan handla om fysiska eller psykiska hinder som gör att utförandet av en aktivitet görs med begränsningar. Till dessa personer är det därför viktigt att ta hänsyn och planera för att mildra effekterna av personernas begränsningar och för att samtidigt erbjuda dem möjlighet att vistas på en plats på ett tillfredställande sätt (Berntsson 2002, s 172 ff). För att förstå trafikanternas begränsningar kan man utgå från varje enskild trafikant och deras förmåga för kommunikation i det offentliga rummet:

3.2.1. Barn i en Shared space-miljö

Barns förmåga att hantera trafiksituationer varierar beroende på åldern. I rapporten *Shared space: attraktiva stadsrum för alla* (2008) skriver författaren att barnets förmåga att hantera på ett lämpligt sätt i en trafiksituation inte är fullt utvecklad förrän barnet är mellan 10-12 år. Författaren skiljer mellan yngre barn och äldre barn. Båda grupperna utsätts för stora risker i trafiken. Yngre barn har riskfyllda beteende på grund av omognad och mindre förmåga att processa information. Äldre barn har däremot medvetna riskfulla beteende som gör att de är mer impulsiva och vill experimentera (Trafikverket 2008, s 35).

Barns utveckling är mycket individuell vilket gör att kapaciteten att hantera trafiksituationer inte är densamma hos alla barn. I rapporten skriver författaren därför att det är svårt att konstatera en särskild ålder som barn anses vara säkra i trafiken (Trafikverket 2008 s 36). Till denna grupp är det viktigt att tänka på deras fysiologiska och psykologiska begränsningar. Vid utformning av Shared space-miljöer för barn nämner författarna att det är viktig att tänka på att barn är kortare än vuxna. Siktskymmande höga hinder som exempelvis murar, buskar, räcken, mm. bör därför undvikas att placera intill körbanan. Detta för att barn ska kunna ha fri sikt över omgivande trafik (Trafikverket 2008, s 36). Eftersom barn har svårt att bedöma motorfordonstrafikens hastighet och avstånd är det viktigt med hastighetsdämpande åtgärder som verkligen sänker hastigheten hos motorfordonstrafiken (Wallberg, *et al* 2008, s 61 ff).

3.2.2. Äldre i en Shared space-miljö

Det finns olika faktorer som påverkar äldres förmåga att hantera trafiksituationer. Äldre har ofta olika typer av funktionsnedsättningar som gör att osäkerhet ökar i en trafiksituation (Berntsson 2002, s 173). Funktionsnedsättningar, som författaren Viveca Berntsson nämner i boken *Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera* (2002), är nedsatt syn, sämre hörsel, sämre balansförmåga och reaktionsförmåga samt i viss grad nedsatt rörelseförmåga. Funktionsnedsättningarna gör att äldre riskerar att missa andra trafikanter, att inte höra ljudsignaler och att tappa balans- och reaktionsförmåga vid trafiksituationer. Trafiksituationer blir alltså komplexa och svåra att hantera framförallt om det är blandad trafik (Berntsson 2002, s 173).

På grund av deras funktionsnedsättningar kräver den här gruppen enkelhet, överskådlighet, tydlighet och gott underhåll, menar TRAST, *Trafik för en attraktiv stad* (2007). I rapporten tas problematiken upp med dåligt underhållna trottoar och hinder som påverkar äldres säkerhet. Författarna menar att äldre kan vara rädda för att falla på grund av olika typer av hinder i det offentliga rummet som höga trottoarkanter, lutningar, föremål, mm och även på grund av dålig underhållning (TRAST 2007 s 180 [online]). Vidare menar författarna att ett stadsrum med blandat trafiksystem och höga hastigheter även kan upplevas som hotfullt, stressande och osäkert att vistas på. (TRAST 2007, s 181 ff [online]). För att undvika osäkra trafikmiljöer för äldre är det viktigt att tänka på att använda väldefinierade ytor, tillräckligt med sittplatser, väldimensionerade rum som inte upplevs för långa att passera samt gott underhåll (Trafikverket 2008, s 37).

3.2.2. Funktionshindrade personer i en Shared space-miljö

Personer med funktionshinder eller funktionsnedsättningar innebär personer med försämring av fysiska eller psykiska funktioner (Vårdguiden 2010 [online]). I den här gruppen ingår personer med nedsatt rörelseförmåga, nedsatt hörsel och syn, nedsatt kognitiv förmåga samt allergiker och överkänsliga personer. Deras kapacitet att uppfatta trafiksituationer är alltså olika och därför kan kravet på utformning av det offentliga rummet variera. Funktionshindrade personer kräver generellt stora krav för att uppnå god tillgänglighet och säkerhet i det offentliga rummet (TRAST 2007, s 61 ff [online]).

Inom de olika grupperna av funktionshinder är försämring av funktioner olika allvarlig. Som rörelsehindrad person, oavsett om man är rullstolsburen eller beroende av käpp eller rullator, är utformning och material av markytor viktiga aspekter. För dem blir det mycket svårare att gå på ojämna markbeläggningar eller gå uppför långa sträckor eller uppför trappor. Breda gator kan även upplevas svåra att hantera på grund av att det tar längre tid att passera en gata. Rullstolsburna har lägre ögonhöjd och därmed lägre och försämrade sikt att överskåda trafiksituationer (Berntsson 2002, s 174). Rörelsehindrade kan ha svårt att röra på huvudet vilket påverkar deras möjlighet att förflytta sig åt olika riktningar och överblicka omgivande trafikanter. Det gör trafiksituationen komplex både för den rörelsehindrade personen och för övriga trafikanter (Trafikverket 2008, s 38).

Synskadade personer har olika svårighetsgrader. De kan helt sakna synförmågan, ha fläckvist förlust av synfältet eller ha nedsatt syn (Trafikverket 2008, s 38). Oavsett svårighetsgraden är det svårt för dem att orientera sig, ha kontakt med övriga trafikanter och

upptäcka farliga trafiksituationer (Berntsson 2002, s 174). De behöver vanligtvis hjälpmedel som käpp eller ledarhund. För att de ska kunna orientera sig med hjälp av käpp behöver de ha tydliga kontraster och beläggningar, särskilt i öppna ytor. Exempelvis kan man använda sig av olika typer av ledstråk, antingen konstgjorda eller naturliga (Se begreppsordlistan). Ledstråk som synskadade personer använder sig av kan vara i form av gräskanter eller gränser mellan olika hårdgjorda ytor (Trafikverket 2008, s 38).

Hörselskadade personer har lättare att klara sig i trafiken än synskadade. De har möjlighet att använda sig av övriga sinnen som synen och känseln (Berntsson 2002, s 175). Deras funktionsnedsättning kan också variera. De kan helt sakna hörsel eller ha lindriga hörselproblem. De har alltså svårt att uppfatta var ljudet kommer ifrån och därför är de så beroende av sina övriga sinnen. God belysning och väldefinierade ytor anses viktiga aspekter att tänka på vid utformning av det offentliga rummet (Trafikverket 2008, s 38 ff).

Personer som har nedsatt kognitiv förmåga har svårt att förstå komplexa trafiksituationer och svårt att orientera sig i dem. Det beror på att de har en nedsättning av centrala hjärnfunktioner som försvårar förflyttningar, förståelse och inläring. Även till denna grupp är god belysning, väldefinierade och jämna ytor viktiga aspekter att tänka på vid utformning av det offentliga rummet (Trafikverket 2008, s 38 ff).

Allergiker och överkänsliga personer har svårt att vistas på platser med starka dofter eller hög trafiktäthet. De är alltså känsliga för pollen, avgaser eller rök. Deras nedsättning påverkar alltså förflyttningsmöjligheterna och därför föredrar de korta och väldefinierade sträckor (Trafikverket 2008, s 40).

3.3. Shared space i praktiken

3.3.1. Shared space i Sverige

Delade ytor i Sverige har förekommit under de senaste 20 åren med namnet gårdsgata eller gångfartsområde. Gångfartsområdena bygger på samma princip som Shared space koncept där oskyddade och skyddade trafikanter samsas på samma yta (Wallberg, *et al* 2008, s 11). André Brenner (2006) skiljer mellan Shared space och gångfartsområde genom att förklara att ett gångfartsområde är reglerat eller organiserat där fotgängare är prioriterade framför andra trafikanter. Shared space-område behöver däremot inte vara reglerat och därför kallar han det för oorganiserad Shared space. Här har alla trafikanter samma rättigheter och skyldigheter (Brenner [online] 2006).

Shared space begreppet började användas efter ombyggnaden av Skvallertorget i Norrköping. Skvallertorget är alltså det mest kända exemplet som har blivit ett referensobjekt för denna typ av gestaltning, oorganiserad Shared space. Detta beskrivs i skriften *Shared space – trafikrum för alla* (2008) framtagen av Tyréns AB på uppdrag av Sveriges kommuner och Landsting. I skriften redovisas resultat av utvärderingar på olika exempel i Sverige.

Undersökningen gjordes år 2008 och innefattade ett urval av alla 290 svenska kommuner. Under 2008 visade sig att av totalt 59 tillfrågade kommuner, kände endast fyra till konceptet Shared space (Wallberg, *et al* 2008, s 11). I samband med undersökningen förklarades konceptet genom att jämföra med gångfartsområden. Det underlättade förståelsen och därmed tillfrågades om kommunerna hade planer på att utforma liknande platser. 37 kommuner svara ja och resterande nej. Svaret till varför de inte planerade för liknande

platser var för att de inte hade hittat lämpliga platser för att tillämpa metoden (Wallberg, *et al* 2008, s 12).

I Sverige finns det olika exempel där det har tillämpats Shared space som koncept. År 2006 genomförde André Brenner en studie över vilka kommuner som säger sig ha platser som fungerar som Shared space. Författaren nämner olika exempel på platser som idag fungerar som Shared space-miljöer: Fredsgatan – Kungsgatan i Göteborg, Mäster Palms plats i Helsingborg, Östra Boulevarden i Kristianstad, Drottninggatan – Repslagaregatan i Linköping, Strandgatan i Trollhättan. Han utmärker vidare fyra platser på grund av de består av torgytor och höga trafikflöden av de olika trafikgrupperna. De utmärkta exemplen är Skvallertorget i Norrköping, Centralplan i Värnamo, Stortorget i Ystad och Studieplan i Borlänge (Brenner 2006, s 34 [online]).

Skvallertorget i Norrköping byggdes om år 2000. Innan gestaltningen utgjordes platsen av en vanlig korsning som var olycksdrabbad med ca 5-6 olyckor per år (Wallberg, *et al* 2008, s 27). På grund av att platsen skulle få höga trafikflöden i samband med universitets etablering ville man utforma en trafiksäker plats att vistas på. Förutom att skapa en trafiksäker plats ville man förstärka områdets

attraktionskraft, ge ett ökat liv och skapa en mötesplats i staden. Idag är torget en attraktiv plats som bjuder till vistelse och rörelse och där alla trafikanter använder platsen på lika villkor (Tyréns 2007 [online]). Efter ombyggnaden ökade platsens trafiksäkerhet på ett oväntat sätt. Mindre än en trafikolycka har skett per år och inga allvarliga olyckor har rapporterats (Wallberg, *et al* 2008, s 29).



Figur 1. Skvallertorget, Norrköping.
Foto: Norrköping kommun.
Licensierad som offentligt material.

Centralplan i Värnamo beslöts att byggas om år 2003. Innan gestaltningen bestod platsen av en vanlig körbana, ett markerat övergångsställe och cykelöverfart (Brenner 2006, s 37 [online]). Beslutet att bygga om platsen var för att man ville skapa en attraktiv plats med mindre korsande trafik. Idag kan motorfordon köra endast genom två körbanor istället för tre. Körbanan smalnades av för att sänka hastigheten och för att ge mer plats åt oskyddade trafikanter (Wallberg *et al* 2008, s 34). Trafikolyckorna har minskat från fem till två per år vilket visar på att trafiksäkerheten har ökat på platsen (Wallberg, *et al* 2008, s 35).

Stortorget i Ystad är ett av de äldsta salutorgen i Sverige. Torget och dess omgivande gator byggdes år 1995 till gårdsgata eller gångfartsområde. Före gestaltningen var torgets centrala del inramad med staket och längs fasaderna kring torget var det trottoar med kantsten. Den tillåtna hastigheten före gestaltningen var 50 km/tim (Wallberg, *et al* 2008, s 42). Idag har torget inga nivåskillnader och motorfordonstrafiken kör på fotgängares villkor med en hastighet mellan 13 km/tim och 18 km/tim (Wallberg, *et al*, 2008, s 42).

Studieplan i Borlänge byggdes med inspiration från Skvallertorget och liknande platser där de olika trafikgrupperna samsas om samma yta och där oskyddade trafikanter prioriteras (Ahlin 2005, s 2). Innan gestaltningen utgjordes platsen av en T-korsning. Rörelseflödet av oskyddade trafikanter var högt och motorfordonstrafiken körde för fort genom platsen (Wallberg, *et al* 2008, s 45). Idag är torget en öppen plats belagd med smågatsten i rutmönster och ett stråk med vit sten som korsar genom torget. Infarten till torget består av ramper som är avsedda att fungera som farthinder (Wallberg, *et al* 2008, s 45).

Det som är gemensamt för samtliga fyra platser är att de har höga trafikflöden av de olika trafikgrupperna. Beslutet om att omvandla platserna var för att säkerställa oskyddade trafikanter, minska genomfartstrafiken och skapa en attraktiv plats. På samtliga platser har trafikolyckorna minskat, trafikflödet är fortfarande högt men det är ett betydligt lugnare och trivsammare tempo." (Wallberg, *et al* 2008, s 29ff).

I undersökningen från 2008 som beskrivs i skriften *Shared space – trafikrum för alla* redovisas andra exempel på ytor där oskyddade trafikanter styr tempot i det offentliga rummet. Författarna påpekar dock att "vissa av exemplen inte platsar i den grundläggande meningen enligt EU-projekt. Men det visar ändå en utveckling mot att fotgängarna och cyklisterna styr stadens tempo, med konsekvensen att tätorten fått trivsamma miljöer, ökat folkliv och ett ökat samspel i trafiken" (Wallberg, *et al* 2008, s 79). Författarna tar upp följande exempel; Storgatan i Luleå, Strandgatan i Linköping, Storgatan i Klippan, Vallgatan i Göteborg, Nygatan i Falkenberg, Nybrogatan i Sundvall, Röda torg i Enköping, Kung Magnus Väg/Östergatan i Visby, Drottninggatan i Karlshamn och Mynttorget i Stockholm. Gestaltningarna av de nämnda platserna skedde mellan 1994 och 2008. Senare exempel på Shared space-miljöer är bland andra Storgatan i Eslöv och Nya torg i Hörby.

3.3.2. Shared space i andra länder

Offentliga rum där olika trafikanter samsas om samma yta har förekommit i större utsträckning i länder som Holland, Danmark, England och Norge. I skriften *Shared space: trafikrum för alla* (2008) beskrivs olika exempel från dessa länder. I rapporten från Trafikverket *Shared space: attraktiva stadsrum för alla* (2010) tas det upp andra exempel från länder som Australien, Frankrike och Spanien. Författaren beskriver samma koncept med olika namn för respektive land.

I Holland uppkom konceptet Woonerfgator på 1970-talet. Det holländska exemplet var inspirationen till svenska gårdsgator eller numera gångfartsområden (Lindskog 2008, s22). Anledningen till etablering av woonerfgatorna var att motverka bilens negativa effekter. Samtidigt ville man ge mer plats åt oskyddade trafikanter samt skapa mötesplatser för de boende (Wallberg et al 2008, s 94). Ben Hamilton-Baillie översätter i sin artikel *Shared space: reconciling people, places and traffic* begreppet *woonerf* och uttrycker sig på följande sätt "... defining the concept of the *woonerf* (roughly translated as 'yard for living') as a means to design low speed residential roads" (Hamilton Baillie 2008, s 167). Den svenska översättningen motsvarar beboelig gata eller område. Enligt Wallberg, et al (2008) innefattar Woonerfgatorna tre huvudprinciper:

1. Att minska hastigheten för den motoriserade trafiken - genom gupp, pollare och förskjutningar som hindrar bilar att köra snabbt.
2. Att förbättra säkerheten och sikten – genom begränsade parkeringsplatser för att undvika stående bilar som hindrar fotgängares sikt.
3. Att förbättra omgivningens kvaliteter – genom att tillåta lek, använda sig av möblering, grönytor och träd samt en variation av markbeläggningar och färger (Wallberg, et al 2008, s 94 ff).

I Holland utvecklades konceptet Woonerfgator i olika städer. Ett av de första projekten som bland annat fick benämning Shared space byggdes i Oudehaste 1985. Hans Moderman, en av de som myntade begreppet Shared space, låg bakom projektet. Projektet utfördes i ett bostadsområde vars gatuutformning tillät bilar köra med hastigheter över 60 km/tim. Gestaltning omfattade minskning av körbanas storlek och utförande av låga nivåskillnader mellan körbana och gångbana. Medelhastigheten efter ombyggnaden var under 30 km/tim och det visade sig att bilisterna visade större hänsyn till de oskyddade trafikanterna (Wallberg, et al 2008, s 96). Andra utmärkande exempel i Holland är korsningen "the brink" i Oosterwolde och ett antal korsningar i Drachten som Laweiplein. Laweiplein är en av de mest välkända korsningarna där Shared space som koncept har tillämpats. Korsningen omvandlades till en cirkulationsplats utan nivåskillnader, vägmärken och trafikljus. Gestaltningen bidrog till att antalet skadade minskade; under fyra år innan gestaltningen inträffades åtta olyckor med personskador, fyra år senare efter gestaltningen hade inte skett en enda olycka (Wallberg et al 2008, s 97 ff).

I Danmark finns två benämningar som efterliknar konceptet Shared space. Den ena är en bemärkelse för gågator och den andra är en gatutyp med benämningen Sivegade. Den förstnämnda utmärks med hjälp av en tilläggstavla som används för att ange att fordonstrafik är tillåten antingen under en viss tid eller för en viss tjänst. I den sistnämnda är bilparkering upplåten i mitten av den delade ytan (Trafikverket 2010, s 65). Staden Odense är ett välkänt exempel för trafikplanering och därmed ett studieresmål för trafikplanerare där de centrala gatorna utgörs av gågator. Ett annat exempel är Vordingborgs centrum och dess huvudgata Algade som är bemärkt som en Sivegade. Här begränsas biltrafiken genom smala körbanor, stolpar, trädplanteringar, möblering och lampposter samt en tillåten hastighet på max 30 km/tim (Wallberg, et al 2008, s 105 ff).

I Norge återfinns konceptet för Woonerfgator med den norska benämningen Gatetun. Gatetun infördes på 1980-talet och var alltså inspirerad av de holländska Woonerfgatorna. Gatetun motsvarar den svenska benämningen gårdsgata och bygger på samma princip, det vill säga att skapa bostadsmiljöer avsedda för vistelse och lek där alla trafikgrupperna får passera på fotgängares villkor (Wallberg *et al* 2008, s 107).

I Storbritannien har olika benämningar för Shared space eller Woonerfagator utvecklats. I England och Wales uppkom begreppet Home Zones år 1999 (Hamilton Baillie 2000). Avsikten med konceptet var att skapa bostadsområden avsedda för människor och inte bara för trafik. Tanken var att utveckla bostadsområden med blandade aktiviteter för alla åldrar och även för funktionshindrade personer. Det skulle bidra till ett ökat stadsliv och en ökad känsla av samhörighet i bostadsområden (Trafikverket 2010, s 68). En annan benämning som utvecklades var Traffic Calming som skilde sig ifrån Woonerfkoncept genom användning av endast fysiska åtgärder för att minska hastigheten och öka trafiksäkerheten. Trafiksepareringen mellan trafikgrupperna behölls i konceptet. (Trafikverket 2010, s 67).

I Australien finns benämningen Shared Zone och har samma innebörd som Shared space. Motorfordonstrafik delar samma ytor med fotgängare och cyklister. Hastigheten i Shared Zone-ylor är begränsad till 10 km/tim och fordonstrafiken har väjningsplikt åt oskyddade trafikanter (Trafikverket 2010, s 70). I Spanien återfinns konceptet med benämning gator för samexistens där olika trafikanter blandas i samma gatuutrymme utan nivåskillnader mellan körbanor och gångbanor. Koncept förekommer i historiska offentliga gaturum och nyplanerade gatumuljöer (Trafikverket 2010, s 68).

I Frankrike har det tagits fram ett regelverk om olika trafikområden som tillämpats i stadsmiljöer för att säkerställa alla trafikanter. De är gågata/gångfartszon, mötesområde och 30-zon. Gångfartszonen är avsedd främst för fotgängare och cyklister. Motorfordonstrafik är begränsad och får tillträde med visst tillstånd. Mötesområde och 30-zon är avsedda för all typer av trafikanter. I mötesområde är hastigheten begränsad till 20 km/tim och används på platser såsom stråk med affärer och handel samt bostadsområde med låg trafik. 30-zon har som namnet antyder begränsad hastighet till 30 km/tim och används på platser avsedda för både trafik och lokalt liv såsom områden med bostadsgator och hyreshus samt affärsgator med höga trafikflöden av fotgängare (Trafikverket 2010, s 65).

3.4. Kvalitativa aspekter

I detta kapitel definieras de tre kvalitativa huvudaspekterna som studeras i uppsatsen; trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet. Dessa aspekter ligger till fokus för studierna av de utvalda platserna i uppsatsen. Aspekterna som tas upp är väsentliga när man pratar om integrerade platser. Dessa huvudaspekter är intressanta för att ta reda på huruvida en plats verkligen är säker att vistas på, om den är tillräcklig framkomlig och om det är en tillfredsställande plats för användarna att uppehålla sig på.

3.4.1. Trafiksäkerhet

I Nationalencyklopedin definieras begreppet trafiksäkerhet som "resultatet av åtgärder för att minska olycks- och skaderiskerna i trafiken" (NE 2013b [online]). Enligt planeringsdokumentet TRAST, *trafik för en attraktiv stad* (2007), definieras begreppet som "låg risk för personskador i trafiken" och "att ta ansvar för, begränsa och destinera rörelseenergi i trafiken" (TRAST 2007, s 100 [online]).

I Sverige är begreppet trafiksäkerheten kopplad till en långsiktig vision som antogs 1997 som döptes till Nollvisionen. Nollvisionen innebär att ingen människa ska allvarligt skadas eller dödas i trafiken (Berntsson 2002, s 291). För att uppnå nollvisionen finns det enligt Gregersen (2007) fyra element att förhålla sig till:

1. Det första elementet handlar om etik vad gäller det mänskliga livet. Det handlar om att inte acceptera att dödsfall och allvarliga skador sker på grund av människans beteende i trafiken.
2. Att både trafikanter och systemutformare tar del av ansvaret i trafiken. Exempelvis genom att som trafikant följa trafikreglerna och som systemutformare skapa säkra trafikmiljöer med hjälp av

genomtänkta insatser.

3. Det tredje elementet handlar om balans mellan gatans utformning och rörelseenergi för att undvika dödsfall eller allvarliga skador på grund av mänskliga misstag. Större hänsyn ska tas till den mest utsatta trafikgruppen.

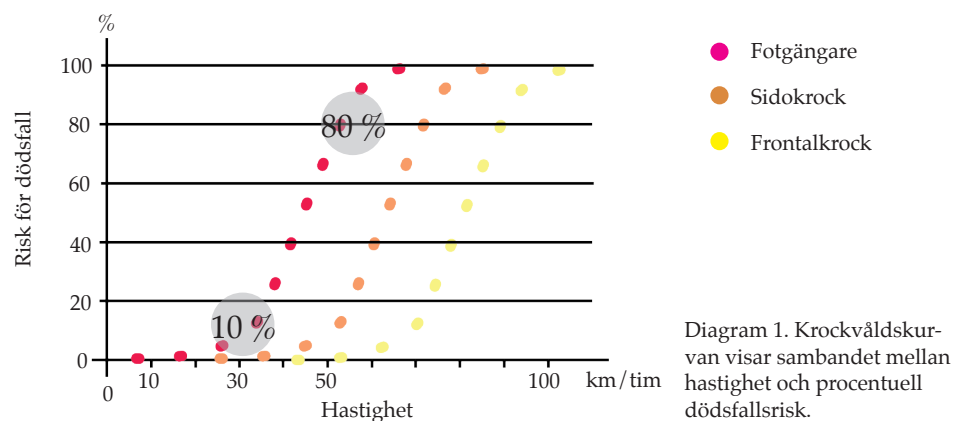
4. Sist men inte minst ska det prioriteras skadeförebyggande arbete, inte olycksförebyggande. Det är alltså acceptabelt att olyckor inträffas med lindriga skador så länge det inte leder till dödsfall eller skador för livet (Gregersen 2007 [online]).

Trafiksäkerhet mäts på olika sätt, bland annat genom rapporter om antalet trafikolyckor och personskador som inträffas på en viss plats (Stockholms stad, Trafikkontoret 2008, s10 [online]). För att kunna diskutera vilka åtgärder som krävs för att definiera om en plats är trafiksäker är det viktigt att ha kunskap om var och varför trafikolyckor inträffar (Berntsson 2002, s 292). Enligt Berntsson (2002) finns det tydligt samband mellan rörelseenergin i trafiksystemet och inträffade skador. Genom hantering av rörelseenergin med hjälp av antingen fysiska åtgärder eller hastighetsdämpning av bilar kan man uppnå säkra trafikmiljöer (Berntsson 2002, s 292).

Trafiksäkerhet är en viktig kvalitet i staden som påverkar människors sätt att använda det offentliga rummet (TRAST 2007, s 101 [online]). Det påverkar stadens hållbarhet i både sociala och ekonomiska aspekter. När det gäller den sociala aspekten spelar folkhälsa och livskvalité viktiga roller för att människor ska kunna vara aktiva, ha gemenskap och samtidigt ta del av samhället. Den ekonomiska aspekten påverkas även eftersom uppkomna olyckor och skador innebär höga samhällskostnader (TRAST 2007, s 101 ff [online]).

Oskyddade trafikanter beskrivs som den mest utsatta gruppen av alla trafikanterna. Det gäller alltså fotgängare och cyklister vilket

gör att trafiksäkerheten i offentliga rum inriktar sig främst till dem. Framförallt till mer sårbara grupper såsom äldre, barn och funktionshindrade personer (TRAST 2007, s 101 ff [online]). Inträffade olyckor där oskyddade trafikanter är inblandade omfattar kollisioner mellan fotgängare och motorfordon. Hur allvarlig en olycka blir och hur svåra skador inträffas beror på hastigheten. Hastigheten spelar alltså en avgörande roll för hur allvarlig en olycka kan bli (Wallberg, *et al* 2008, s 54). I skriften *Shared space: trafikrum för alla* redovisar författarna ett diagram som visar sambandet mellan hastighet och procentuell dödsfallsrisk (se diagram 1). Det visar sig att fotgängare som blir påkörda i 30 km/tim löper 10 % risk för dödsfall medan fotgängarna som blir påkörda i 50 km/tim löper 80 % (Wallberg, *et al* 2008, s 54).



Enligt Berntsson (2002) är 30 km/tim en lämplig hastighet att tillämpa i de delar av städer där oskyddade trafikanter blandas med skyddade trafikanter. Det är ett sätt att öka trafiksäkerhet i våra städer. Ett annat sätt är att helt ta bort biltrafiken. Dels för att minska olycksrisken och dels för att öka både den faktiska och den upplevda säkerheten hos oskyddade trafikanter, framförallt hos äldre (Berntsson 2002, s 292 ff).

3.4.2. Tillgänglighet

Ett nationellt mål är att samhället ska vara tillgängligt för alla. Det är därför trafiksystemets grundläggande uppgift att se till att stadens olika rum planeras utifrån de enskilda trafikanternas förmågor och behov (TRAST 2007, s 62 [online]). Att omedvetet planera för vissa gruppers behov och livsstilar är ett vanligt fenomen som gör att tillgängligheten måste diskuteras för att förstå vad begreppet egentligen innebär (Berntsson 2002, s 167).

Tillgänglighet är ett brett och komplext begrepp som kan ha olika definitioner beroende på vilken nivå man pratar om (Berntsson 2002, s 172). Definitionen som används i denna uppsats är förknippad med hur lätt det är att nå en viss plats utifrån egna önskemål och behov (TRAST 2007, s 62 [online]). Tillgänglighet påverkas av faktorer såsom avstånd, gators utformning, transportmedel, kostnader och även människors förmågor och förutsättningar för vistelse och rörelse i det offentliga rummet. Det tydliggör alltså att människor har olika behov och livsstilar vilket utgör mätbara aspekter för tillgänglighet (Berntsson 2002, s 167).

Vissa grupper behöver mer omtanke än andra och därför behövs det kunskap om alla gruppers behov. Barn, äldre och funktionshindrade personer är grupper som betraktas som mer sårbara och därför bör hänsyn tas till dessa grupper. De är beroende av bland annat ett väl fungerande transportsystem samt en välanpassad och väldimensionerad gatuutformning med närhet och närbarhet. Samtidigt som man inte ska glömma stadens behov av ett näringsliv som också ska tas hänsyn till. Med detta menas att dimensionering av det offentliga rummet även ska vara anpassat på så sätt att transporter för varor och gods också ges förutsättningar för tillgänglighet och framkomlighet (TRAST 2007, s 62 ff [online]).

Tillgänglighet har nära kopplingar till andra begrepp som behövs för att definiera om en plats är tillgänglig. Tillgänglighet är kopplad till bland annat närhet, nåbarhet, lätthet, användbarhet och medvetenhet. De utgör viktiga förutsättningar för att människor på egen hand ska kunna använda transportsystemet på ett oberoende sätt (Berntsson 2002, s 168 ff).

Närhet och nåbarhet handlar om både tid och avstånd. Det ska finnas möjlighet för korta avstånd till ens arbetsplats där man kan gå eller cykla. Tar man tåg istället ska det gå att ta sig till arbetsplatsen inom en timmes restid (Berntsson 2002, s 167). Med lätthet menas möjlighet att kunna nå utbud av de aktiviteter och funktioner som man har önskemål eller behov av (TRAST 2007, s 62 [online]). Användbarhet kopplas till stadens form och struktur. Avståndet mellan olika platser beror på hur bebyggelsen är planerad, dess täthet och trafiksystemanpassning för varje individ. Användbarhet utgörs alltså av hur bostäder och verksamheter ligger nära varandra. Med medvetenhet menas att det behövs kunskap om olika människors behov. På så sätt kan man planera från helhet till detaljer som påverkar hur människor använder trafiksystemet i det offentliga rummet (Berntsson 2002, s 168).

Tillgänglighet kan enligt Berntsson (2002) delas upp i fyra olika delar:

- *Fysisk tillgänglighet* – Möjligheten att kunna förflytta sig i staden utan att bli förhindrad av fysiska barriärer
- *Psykisk tillgänglighet* – Möjlighet att förstå den byggda miljön och samtidigt våga utnyttja den.
- *Organisatorisk tillgänglighet* – Möjlighet att träffa andra människor och ta del av ett socialt vardagsliv.
- *Ekonomisk tillgänglighet* – Möjlighet att kunna betala för lämpliga transportmedel (Berntsson 2002, s 172)

3.4.3. Attraktivitet

Begreppet attraktivitet kan definieras på olika sätt beroende på vem som tillfrågas. Begreppet kan förknippas med skönhet och trivsel som i sin tur medför god estetik och funktion (Berntsson 2002, s 227 ff). Estetisk tilltalande utformning av den byggda miljön är en definition som enligt Berntsson även beaktas som krav i PBL. Det finns alltså estetiska krav som ska tas hänsyn till vid stadsplanering. Berntsson ifrågasätter vidare uttrycket estetiskt tilltalande och menar att det inte går att förneka det hela med att "det är ju bara personligt tyckande och flum" (Berntsson 2002, s 228). Begreppet är alltså något subjektivt eftersom det som kan upplevas som attraktivt för någon kan också upplevas som oattraktivt för någon annan. Det går därför inte att mäta eller bedöma attraktivitet på samma sätt som man gör med exempelvis tillgänglighet eller användbarhet (Trafikverket 2010, s 13).

Attraktiva miljöer är miljöer som är vackra och inbjudande beskrivs i rapporten *Shared space: attraktiva stadsrum för alla* (2010, s 11). Det räcker alltså inte med god och estetiskt tilltalande design utan det behövs lockande funktion och användbarhet för att en stadsmiljö ska räknas som attraktiv. En konsekvens av tilltalande miljöer som beskrivs i rapporten är att de ger möjlighet för möten mellan olika människor som i sin tur leder till ökad attraktivitet (Trafikverket 2010, s 13 ff).

Betydelsen av möten mellan människor i offentliga stadsmiljöer beskrivs även i rapporten *Öresundsregionen i ögonhöjd. Värdegrund planeringsprocess med människan i centrum* framtagen av Gehl Architects år 2010. I rapporten uttrycks begreppet på följande sätt:

”Det som upplevs som absolut mest attraktivt i en miljö är att det finns andra människor. Finns det inga andra människor blir vi misstänksamma och tror att det roliga försiggår någon annanstans. Vi uppskattar också att betrakta andra människor. Det märks inte minst i hur populära uteserveringar är, där vi sitter uppradade längs väggen och tittar på stadens skådespel” (Gehl Architects 2010, s 18 [online]).

Variation och skala är andra aspekter som påverkar attraktivitet. Sinnlig stimulans påverkar människans sätt att använda det offentliga rummet. Variation på detaljer och utsmyckning avgör i mångt och mycket mängden liv i stadsrummet. Det är intressanta företeelser som på något sätt lockar människor att stanna och vistas på en viss plats. Skalan spelar därmed en viktig roll eftersom den mänskliga skalan påverkar människans behov att känna sig väl till mods. Skalan, utformning och variation påverkar alltså människans sätt att agera i det offentliga rummet och har samtidigt en stor betydelse för sociala interaktioner i staden (Gehl Architects 2010, s 18 [online]).

Människor söker tillgodose behovet av upplevelser; att se och känna det som försiggår kring och i det offentliga rummet. Människor drar till sig människor, människor placerar sig i närhet av andra människor och det är därför människor som utgör hur attraktiv en plats är (Gehl Architects 2010 [online]). Som beskrivs i rapporten från Gehls Architects (2010); om det inte finns andra människor på platsen där man vistas blir man misstänksam och osäker på platsen som uppehållsrum. Det obefolkade stadsrummet påverkar därför den upplevda tryggheten. ”Man känner sig trygg genom att vara omgiven av andra människor” uttrycker författarna Wallberg, et al (2008, s 58). Författarna menar vidare att blandningen och koncentrationen av olika trafikslag bidrar till närvaro av människor. Närvaron av människor påverkar tryggheten som i sin tur utgör en viktig förutsättning för attraktiviteten av en viss plats (Wallberg, et al 2008, s 57 ff).

Sammanfattande diskussion

Shared space som koncept har fått mer acceptans i dagens stadsplanering. Platser som har använt sig av konceptet har fått positiva resultat som bland annat har lett till mindre trafikolyckor. Det har visat sig att det handlar mycket om kommunikation och människors beteende och inte bara en designfråga, det är det som är intressant med konceptet. Genom att arbeta med metoder som handlar om människors beteende och sociala värderingar istället för traditionella metoder för segregering och separering kan man uppnå attraktivare platser där det är trivsamt att vistas på.

Samspel och kommunikation mellan trafikanterna är viktiga förutsättningar för att en Shared space yta ska fungera. Problem som uppstår i Shared space ytor handlar framförallt om att alla trafikanter inte har samma förmåga att kommunicera och att förstå en trafiksituation. Grupper som barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar har begränsad förmåga för att kunna hantera komplexa trafiksituationer. Deras nedsättningar påverkar interaktioner med andra trafikanter och på ett sätt som kan bidra till förvirring och missförstånd. Det orsakar i sin tur konflikter i en delad yta.

En plats som gestaltas med Shared spacemodellen kan bli mer trafiksäker. Det innebär dock inte att platsen upplevs säker att vistas på. Som författarna i artikeln *Shared Space: Safe or Dangerous* hävdar, kan det finnas risk att folk undviker att använda platsen på grund av osäkerhetskänslan som skapas. Det gäller inte för alla trafikanter utan särskilt barn, äldre och funktionshindrade personer. Vid planering och gestaltning av Shared space ytor är det därför viktigt att tänka på dessa grupper. Kunskap om hur de beter sig i trafiken och om deras förutsättningar för förflyttning krävs för att en delad yta ska fungera för alla.

Gruppernas behov och förmåga att uppfatta trafiksituationer har därför beskrivits för att förstå vad som krävs vid utformningen av tillgängliga platser. Deras krav och behov kan variera men gemensamma förutsättningar finns för att en delad yta ska kunna användas av alla. Tillgänglighetskrav som i viss grad omfattar samtliga grupper handlar bland annat om att planera släta och jämna ytor utan nivåskillnader, kontinuerliga ledstråk, väldefinierade ytor, tydliga ljushetskontraster, tillräckligt med sittplatser samt väldefinierade rum utan långa sträckor.

På exemplen som redovisats i både Sverige och i andra länder har det visat sig många gemensamma aspekter som bidrar till attraktivare och säkrare stadsmiljöer. Bland gemensamma aspekter kan jag nämna åtgärderna för hastighetssänkning, materialval, utformningsåtgärder och möblering. Med hastighetsminskningen har många exempel lyckats med. Det har bidragit till både mindre olyckor och bättre samspel mellan trafikanter. Utformning utan nivåskillnader är gemensamt bland många av exemplen för att skapa gemensamma ytor. Det har dock förekommit kritik då det är svårt för synskadade att orientera sig. De är beroende av nivåskillnader för att skilja mellan körbana och gångbana. Det finns dock exempel på Shared space-miljöer med nivåskillnader. Det handlar om små nivåskillnader med bara 6 cm. Dessa exemplen som redovisades var på bostadsområden. Det hade varit intressant att vidare undersöka om det finns liknande exempel i centrummiljöer och undersöka synskadades förhållningssätt till detta.

En skillnad, som jag med hjälp av bilder i litteraturstudien har märkt, mellan svenska exempel och utländska är materialvalet. I många holländska exempel har de använt sig av marktegel för att definiera en Shared space-miljö. I Sverige däremot är gatsten det mest förekommande materialvalet. Mycket kan handla om en stads karaktär och utformning. Gatsten gör även att ytan blir ojämn

och svårare att köra med höga hastigheter vilket påverkar den delade yta på ett positivt sätt. Att hastigheten minskar är önskvärt för en ökad trafiksäkerhet. Samtidigt som det bidrar till trafiksäkra platser orsakar svårtillgängliga platser för vissa trafikanter såsom rörelsehindrade och synskadade personer. De är beroende av jämna och tydliga ytor för att de ska kunna förflytta sig på ett tillfredställande sätt.

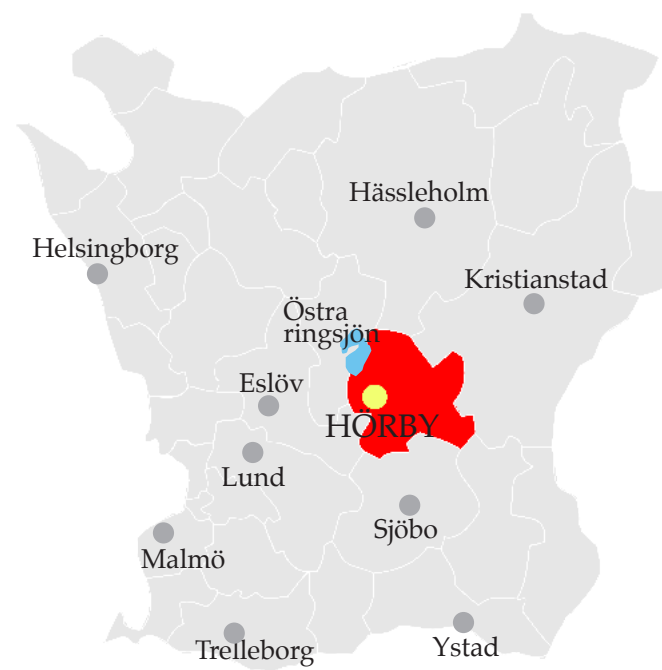
Som framgår i litteraturstudien är trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet kvalitativa aspekter som är väsentliga när man pratar om integrerade platser. Trafiksäkerheten uppnås på olika sätt, bland annat genom låg hastighet som i sin tur bidrar till färre trafikolyckor. Tillgängligheten är en svår fråga som påverkas av olika aspekter. När det gäller utformning lyckas man uppnå en åtkomlig plats som inte har några nivåskillnader som underlättar för exempelvis rörelsehindrade. Att det inte finns några nivåskillnader försvårar samtidigt för synskadade som är beroende av naturliga ledstråk i form av nivåskillnader för att kunna orientera sig. När det gäller materialval har det visat sig att ojämna markbeläggningar påverkar både rörelsehindrade och synskadade på ett negativt sätt samtidigt som bidrar till låga hastigheter hos motorfordonstrafiken, något som är önskvärt vid utformning av Shared space. Attraktiviteten går inte att mäta eller bedöma på samma sätt som man gör med trafiksäkerhet eller tillgänglighet. Attraktiviteten kan påverkas olika mycket beroende på faktorer som variation, utbud av aktiviteter, rörelse, skala och folkliv i stadsrummet.

4. Fallstudier

4.1. Områdesbeskrivning

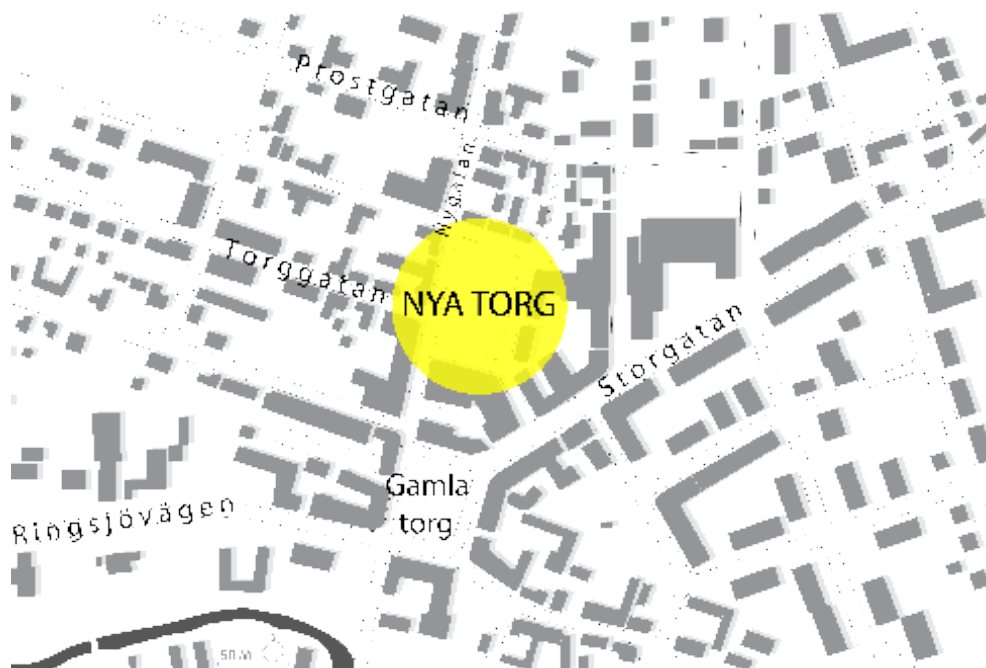
4.1.1. Hörby

Hörby är beläget i centrala Skåne, intill Östra ringsjön och omgiven av grannkommunerna Eslöv, Höör, Hässleholm, Kristianstad, Sjöbo och Tomelilla. År 2012 hade Hörby tätort 7 516 invånare (SCB 2012a) och Hörby kommun 14 958 (SCB 2012b). Hörby tätort har en småstadskaraktär präglad med starka historiska rötter. Centralorten består av en attraktiv stadskaraktär med goda trafikförbindelser, handelsutbud och god tillgänglighet för fordonstrafikens genomströmning (Hörby kommun 2005).



Figur 2. Karta över Hörby med omnejd.

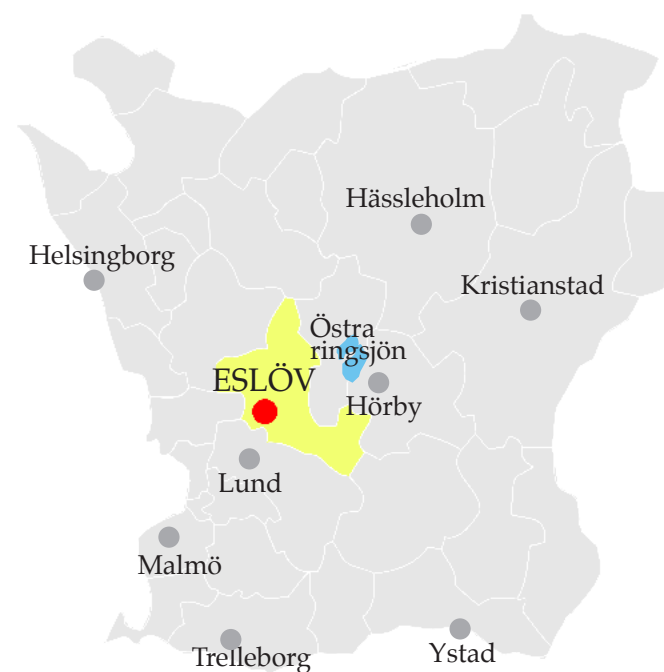
Nya torg i Hörby är centralt beläget i tätorten med goda förbindelser för gång, cykel och fordonstrafik. Platsen var tidigare ett torg som framförallt användes som parkeringsplats med få sittplatser gömda bakom hög vegetation. Platsen var alltså mer en parkeringsplats än ett torg och därför beslöt Hörby kommun att förvandla platsen. Initiativet om ombyggnad uppkom från förvaltningen, invånarna och inte minst politikerna (Palm 2013). Projektet genomfördes i nära samarbete med Atkins och byggdes klart år 2011.



Figur 3. Nya torgs läge i Hörby.

4.1.2. Eslöv

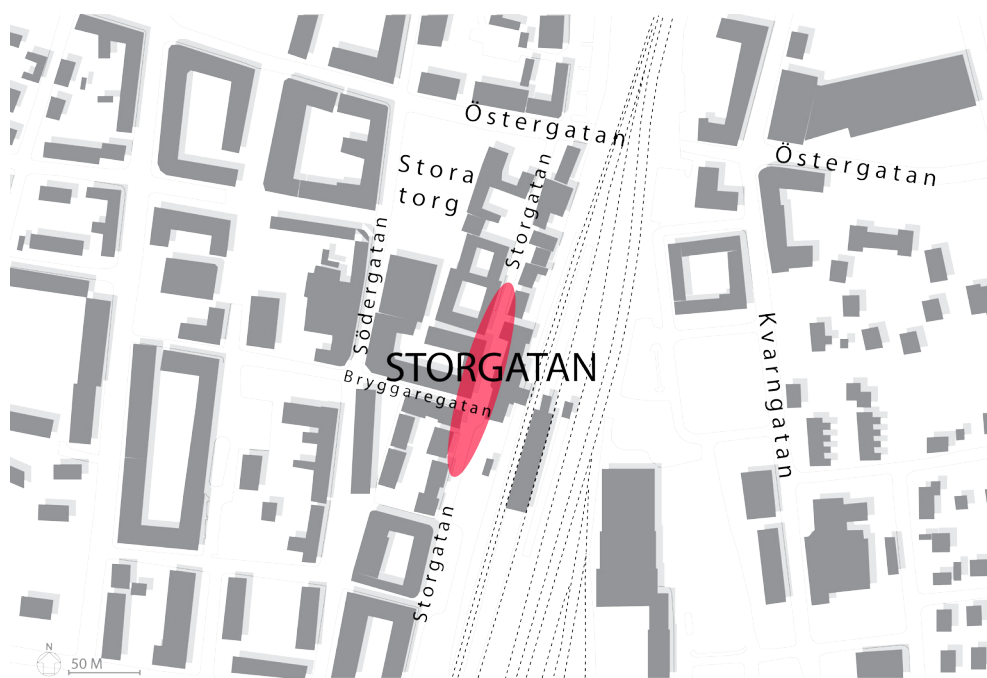
Eslöv är en småstad centralt belägen i Skåne som idag fungerar som förort till större städer som Lund och Malmö. Eslöv tätort hade år 2012 18 945 invånare (SCB 2012a) och kommunen hade totalt 31 744 (SCB 2012b). Eslövs centrala plats idag är Stora torg där man kan hitta ett stort handelsutbud, restauranger, banker, mm. Innan Stora torg blev en viktig mötesplats i staden var Storgatan huvudgatan i Eslöv som stationssamhället. Storgatan var då huvudplatsen där borgarhus och affärsrörelser koncentrerades (Eslöv kommun 2002).



Figur 4. Karta över Eslöv med omnejd.

Storgatan är en viktig länk i centrala Eslöv som idag fungerar både som trafikförbindelse och mötesplats. Tidigare var Storgatan en asfalterad traditionell gata med upphöjda trottoarer.

Övergångsställen fanns för fotgängarna och parkeringsplatser längs båda sidor med fokus på buss- och biltrafik. Storgatan har haft en karaktär av en bakgata, trots att den ligger så centralt. Det var en av anledningarna till att Gata, Trafik och Park avdelningen tog initiativet om att gestalta gatan. Ombyggnaden av Storgatan påbörjades år 2004 med bussterminalen söder om Shared space området, sedan påbörjades en del vid Medborgarhuset och dess parkering. Shared Space området påbörjades år 2008 och färdigställdes under 2010. Projektet genomfördes i samarbete med Tyréns (Hallberg 2013).



Figur 5. Storgatans läge i Eslöv.

4.2. Metod

För att utvärdera och djupare undersöka de utvalda platserna genomfördes ett antal studier där platserna analyserades utifrån de kvalitativa begreppen. Studierna omfattade analys av den rumsliga utformningen, inventering av platsen, trafikanternas beteende och trafikanternas rörelseflöden. Stort fokus ligger även på genomförda samtal med planerare på plats och via mailkontakt.

4.2.1. Okulärbesiktning

Okulärbesiktning gjordes på plats för att inventera olika företeelser i de utvalda platserna. Okulärbesiktningen omfattade faktorer som påverkade trafikanternas sätt att förflytta sig och att ta del av platsens utformning och möblering. Följande faktorer noterades:

- Platsens utformning gällande material och rumslighet
- Möblering
- Omkringliggande bebyggelse
- Viktiga målpunkter
- Mötesplatser

4.2.2 Rörelseflöden

Rörelseflödeanalys omfattar de olika trafikanternas sätt att förflytta sig i de undersökta platserna. Här redovisas återigen målpunkter som kan vara avgörande för olika förflyttningsmönster samt andra spontana förflyttningar som uppkommer under tiden. Här redovisas alla trafikgruppernas förflyttningsmönster.

4.2.3. Interaktion- och beteendeobservationer

Interaktion- och beteendeobservationer genomfördes för att ta reda på hur de olika trafikanterna samspelar. Studien kan återkopplas till rörelseflöden och hur de påverkar trafikanternas sätt att interagera och kommunicera med varandra. Material och utformning är en annan aspekt som kan påverka samspelet i den delade ytan.

4.2.4. Intervjuer med planerare

Intervjuer med planerare genomfördes för att få en överblick över hur projektet gick till från början. Frågorna berörde platsernas tidigare problematik, vision, arbetsprocess och aspekterna som behandlas i uppsatsen. Intervjuerna genomfördes på plats och via mailkontakt. Följande personer intervjuades:

Anna Palm. Park- och gatu ansvarig, Tekniska kontoret. Hörby kommun. (Nya torg).

Göran Hallberg. Utredningsingenjör, Miljö och samhällsbyggnad. Eslöv kommun. (Storgatan).

Nicklas Wedin. Avdelningschef Väg. Tyréns, Malmö. (Storgatan).

4.3. Resultat

4.3.1. Bakgrund & vision

Nya torg

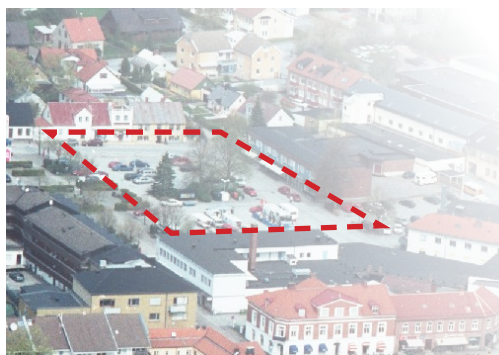
Platsen var tidigare ett torg som framförallt användes som parkeringsplats med få sittplatser gömda bakom hög vegetation. Platsen var alltså mer en parkeringsplats än ett torg och därför beslöt Hörby kommun att förvandla platsen. Initiativet om ombyggnad uppkom från förvaltningen, invånarna och inte minst politikerna (Palm 2013). Projektet genomfördes i nära samarbete med Atkins och byggdes klart år 2011.

Anna Palm, Park- och gata ansvarig på Tekniska kontoret i Hörby kommun beskriver visionen för platsen på följande sätt:

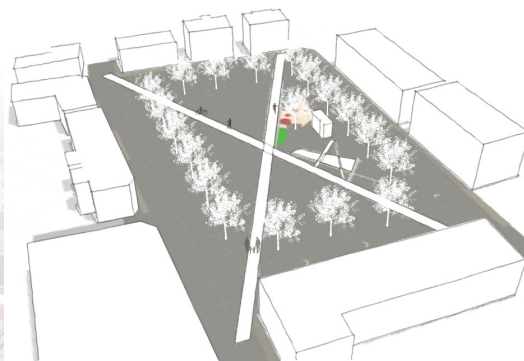
”Att skapa ett vackert torg, flexibelt och funktionellt som lätt kan anpassas till olika aktiviteter utan några direkta kostnader för avstängning mm. Vi ville ha ett levande torg där människorna väljer att vistas, gärna för spontana aktiviteter” (Palm 2013).

Att det vore en orimlighet att ta bort biltrafiken helt är en av anledningarna till varför valet av Shared space som koncept för ombyggnad av Nya torg. Det beror bland annat på att Hörby är ett bilburet samhälle (Palm 2013). Parterna som medverkade i projektet ville skapa en känsla av gånggata där bilar och människor samsas om samma yta på fotgängares villkor. Dock påpekar Palm (2013) att ibland kör människor alldeles för fort på gatorna kring torget där det är gångfartsområde. Det påverkar mycket trafiksäkerheten vilken blir mindre än önskvärd. Det har inte skett några olyckor på plats men det handlar mycket om att biltrafikanter

ska få mer
medvetenhet om att det är fotgängares villkor som gäller.



Figur 6. Vy över Nya torg innan ombyggnaden.



Figur 7. Skiss över Nya torg efter ombyggnaden.

Storgatan

Eslövs järnvägsstation och dess utveckling i början av 1900-talet var en betydelsefull attraktionskraft för invånare och verksamheter. Området kring järnvägen växte fram och Storgatan tillsammans med Stora torg blev viktiga knutpunkter i Eslöv (Eslöv kommun 2002).

Tidigare var Storgatan en asfalterad traditionell gata med upphöjda trottoarer. Övergångsställen fanns för fotgängarna och parkeringsplatser längs båda sidor med fokus på buss- och biltrafik. Storgatan har haft en karaktär av en bakgata, trots att den ligger så centralt. Gatan har haft stort behov av att förbättras trafikmässigt genom bland annat hastighetsdämpande åtgärder, cykelparkeringar och åtgärder avseende material och utformning för att höja platsens attraktivitet. Det var därför Gata, Trafik och Park avdelningen tog initiativet om att gestalta gatan. Ombyggnaden av Storgatan påbörjades år 2004 med bussterminalen, söder om Shared space området, sedan påbörjades en del vid Medborgarhuset och dess

parkering. Shared Space området påbörjades år 2008 och färdigställdes under 2010. Projektet genomfördes i samarbete med Tyréns (Hallberg 2013).

Göran Hallberg, Utredningsingenjör på Miljö och samhällsbyggnad i Eslöv kommun, arbetade som gatuingenjör under projektet och beskriver visionen för platsen på följande sätt:

”Vi ville att människor skulle kunna röra sig där fritt, och att fokus skulle förändras från biltrafiken till fotgängarna. Det lugnare trafiktempot skulle ge en bättre miljö för krögarna med uteserveringar längs Storgatan” (Hallberg 2013).

Enligt Hallberg (2013) blev Shared space en naturlig lösning på platsen vid järnvägsstationen. Anledningen var att de inte ville hindra någon att ta sig till och från stationen oavsett transportmedel. I och med att det är en sådan viktig knutpunkt och förbindelselänk var förutsättningen att alla trafikanterna skulle ha möjlighet att ta del av platsen.



Figur 8. Storgatan innan ombyggnaden.
Foto: Ulf Axelsson/Eslövs kommun.
Licensierad som offentligt material.



Figur 9. Storgatan efter ombyggnaden.

4.3.2. Platsbeskrivning

Nya torg

Torget består av olika stenbeläggningar. Materialet valdes utifrån det som tidigare varit på platsen. Det har alltså återanvänts gamla smågatstenar och klinker och kompletterats med nya och svensktillverkade. Nya granithällar kom på plats och de sträcker sig från hörn till hörn. Granithällarna omges av gatsten i ett rutnätmönster dimensionerat för marknadsplatser och även andra aktiviteter (Palm 2013).



Figur 10. Illustrationsplan över Nya torg

På torget finns det inga nivåskillnader och längs husfasaderna runt torget löper olika gångstråk av släta ytor med betongplattor. Ombyggnationen medförde även att bebyggelse kring torget handikappanpassades med ramper, släta ytor och bättre dimensionering för entréer.

Torget centrala del omgärdas av blommande träd; bergkörsbär och korstörne. Anledningen är bland annat att träden hjälper att krympa skalan på torget. I övrigt är det ett ganska öppet rum för att undvika instängda rum som skulle kunna uppfattas som otrygga, hävdar Palm (2013). Den öppna delen omfattar torgets västra del. Tanken är att den ska vara flexibel och kunna användas till olika aktiviteter såsom marknadsplatser. Den östra delen däremot är mer styrd bestående av konstgräsytor omgivande av sittplatser, klätternät med gummibeläggning samt offentliga toaletter. Tanken är att den här delen av torget ska inbjuda till både aktivitet och avkoppling (Hörby kommun 2011).

Gestaltningen har omfattat många aktivitetsytor avsedda för både barn, ungdomar och vuxna. Torget är en öppen plats som innehåller lekplats, sittplatser, fontän och offentliga toaletter. Möbleringen valdes utifrån det moderna intrycket som torget har idag och med hänsyn till alla kategorier; ungdomar, äldre och funktionshindrade. Den är anpassad för olika målgrupper; exempelvis är bänkarna på torgets västra sida anpassad för att ungdomar ska "hänga" medan resten av bänkarna är mer anpassad för alla oavsett ålder. Dessa bänkar har armstöd som många äldre föredrar (Palm 2013). Bänkarnas placering påverkar därmed olika mötesplatser vid olika tidpunkter. När det inte finns marknadsstånd eller andra aktiviteter är sittplatserna kring konstgräsytorerna och i närhet av lekplatsen tydliga mötesplatser. Torgets omgivande bebyggelse består av ett varierat utbud av handel, service och verksamheter samt bostäder. De utgör en del av målpunkterna kring torget. Andra målpunkter är Gamla torg, dess serviceutbud samt busshållplatser söder om torget.



Figur 11. Klätternät, torgets östra del.



Figur 12. Bänkar med armstöd.



Figur 13. Vy från sydväst.



Figur 14. Konstgräsytor.

Storgatan

Shared space-området innefattar inte hela Storgatan. Den delade ytan täcker en del av området utanför järnvägsstationen, det vill säga mellan stationsbyggnaden och intilliggande affärer och

restauranger. Ytan är upphöjd och består till största del av smågatsten lagt i klassiskt bågmönster. Idag finns två ledstråk över Storgatan. Det ena från stationens trappa till affärsgallerian utformat med inspiration av ett järnvägsspår med räls och slipers i granit (Hallberg 2013). Det andra ledstråket har en nord-sydlig riktning och består av sågad och flammad gatsten.

Gatsten i granit är ett slitstarkt traditionellt material på denna plats. Trots tillgänglighetsproblemen som kan uppstå med materialet valdes denna typ eftersom det förekommer busstrafik och tunga varuleveranser som sliter mycket på gatan. En betongplatta hade snabbt slitits och blivit ful, anser Hallberg (2013).

Utformningen av platsen har gått ut på att göra en så flexibel yta som möjligt. Det finns inga nyplanterade träd på plats utan den vegetation som finns utgörs av klippta häckar intill cykelplatserna och utplacerade blomsterlådor. Platsen innehåller cykelparkeringar intill stationsbyggnader som är omgärdade av bok. Primära sittplatser i form av bänkar finns på plats placerade intill stationsbyggnaden. Sekundära sittplatser utgörs av stationens trappa och trappan upp till plattformen.



Figur 15. Illustrationsplan över Storgatan

Möbler och lyktstolpar är svartmålade som ett avsteg från den gröna som vanligtvis gäller i centrum. Enligt Hallberg valde de den svarta färgen eftersom tidigare hade det funnits svarta smidesräcken intill stationen. Valet att inte placera ut så mycket fasta möbler var medvetet för att uppnå större flexibilitet på plats (Hallberg 2013).

Platsens omgivande bebyggelse består av stationsbyggnaden, restauranger och krogar samt affärsgallerian. Stationsbyggnaden är en tydlig målpunkt tillsammans med Stora torg, dess omgivande verksamheter kring torget och längs Södergatan.



Figur 16. Ledstråk, nord-sydlig riktning.



Figur 17. Ledstråk, öst-västlig riktning.



Figur 18. Cykelparkeringar intill stationsbyggnaden.



Figur 19. Primära sittplatser intill stationsbyggnaden.

4.3.3. Rörelseflöden

Nya torg

De färgade linjerna visar trafikantgruppernas rörelser till, från och över torget (se figur 22). Oskyddade trafikanter har möjlighet att välja olika sätt att förflytta sig på torget. De har alltså möjlighet att välja graden av eventuell konflikt med övriga trafikanter. Torgets centrala del används enbart av oskyddade trafikanter och fordon avsedda för underhåll. Biltrafiken är begränsad i torgets centrala del genom trädplanteringar och pollare. Utanför dessa fysiska gränser för motorfordonstrafiken löper körbanor med parkeringsplatser.

Körytorna kring den bilfria delen av torget är reglerade som gångfartsområde där motorfordonstrafiken får köra på oskyddade trafikanter villkor och får inte köra fortare än gångfart. Dessa ytor är enkelriktade för bilar förutom den västra delen som är dubbelriktad. Runt torget löper olika gångstråk av släta ytor med betongplattor som kan anses som säkrare passager om man inte vill blanda sig med övriga trafikanter. Dessa släta ytor går lätt att skilja med övriga ytor. Släta ytor kan föreställa gångtrafikanternas yta att förflytta sig främst för synskadade personer då andra gångtrafikanter har möjligheten att röra sig fritt på torget (Palm 2013).



Figur 20. Pollare och trädplanteringar som avgränsar torgets centrala yta.



Figur 21. Enkelriktad körbana reglerad som gångfartsområde.



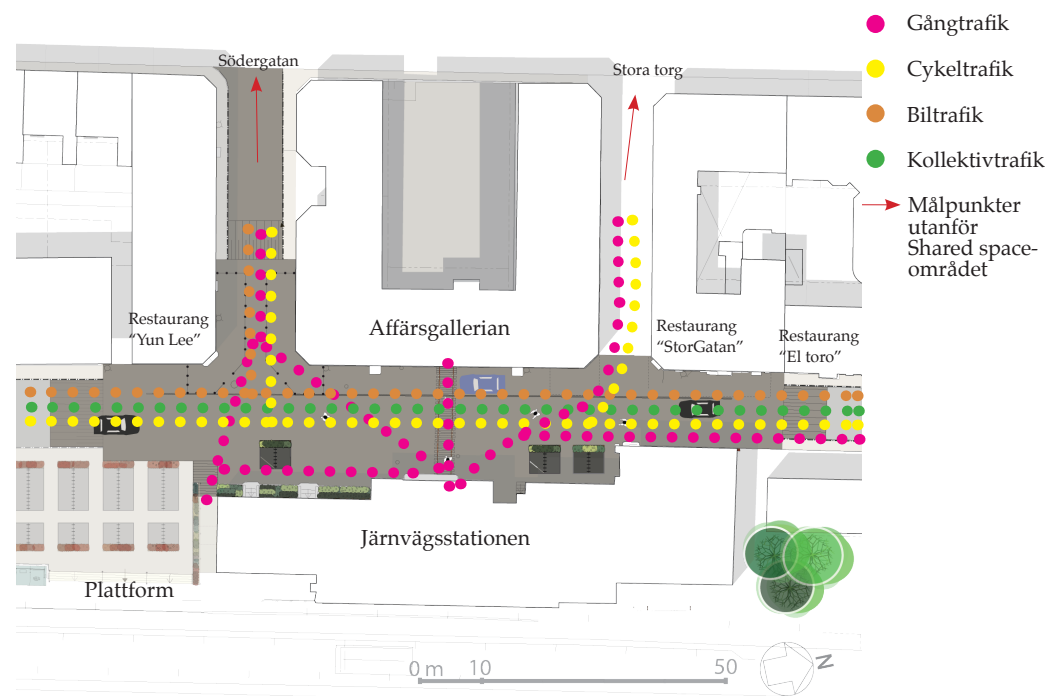
Figur 22. Illustrationsplan över rörelseflöden på Nya torg.

Storgatan

De färgade linjerna visar trafikantgruppernas rörelser till och från Storgatan (se figur 23). Tydliga rörelsemönster bildas på plats för alla trafikgrupper. Rörelsestråket mellan stationsbyggnaden och Stora torg är påtagliga vad gäller fotgängare och en del cyklister. Ledstråket som löper från stationens trappor rakt till affärsgallerian utgör ett annat viktigt stråk. Rörelsestråket är dock mycket mindre på kvällen då gallerian är stängd. För övrigt finns det inga andra ledstråk som styr fotgängarnas förflyttningsmönster på samma sätt.

Från stationen till Södergatan bildas ett annat tydligt stråk där även

biltrafiken blandas in. Längs Storgatan får både biltrafiken och kollektivtrafiken köra i båda riktningar.



Figur 23. Illustrationsplan över rörelseflöden på Storgatan.



Figur 24. Exempel på Kollektivtrafikens förflyttningsmönster.



Figur 25. Exempel på gångtrafikens förflyttningsmönster.



Figur 26. Exempel på bil- respektive cykeltrafikens förflyttningsmönster.

4.3.4. Interaktion och beteendeobservationer

Nya torg

Interaktion- och beteendestudien påvisar att samspelet mellan de olika trafikanterna finns i stora delar av torget. Dock påpekar Palm (2013) att på vissa delar är det svårt att få bilisterna att respektera att det är fotgängares villkor som gäller. Den dubbelriktade körbanan är något problematisk då biltrafikanterna inte håller den låga hastigheten som förespråkas. I den centrala delen av torget är det enbart oskyddade trafikanter som samspelar utan problem. Det förekommer även cyklister som stiger av cykel för att bättre anpassa sig.



Figur 27. Illustrationsplan över konfliktområden på Nya torg.

Storgatan

Samspelet mellan de olika trafikanterna gör att trafiken på Storgatan flyter jämnt och hastigheterna är lägre under stora delar av dagen. Samspelet varierar dock en aning då tiden det vistas lite folk gör att motorfordonstrafikens hastighet blir högre. Det gör att samspelet inte fungerar på samma sätt eftersom det uppstår en osäkerhetskänsla hos oskyddade trafikanter. Mängden oskyddade trafikanter på plats är alltså avgörande för trafikanternas samspel.



Figur 28. När Storgatan är obefolkad blir biltrafikens hastighet inte lika låg om man jämför med när det vistas människor på platsen.

4.3.5. Trafiksäkerhet

Nya torg

Trafiksäkerheten visar sig vara relativt god. Enligt Palm (2013) har det inte skett några trafikolyckor på platsen. Trafiksäkerheten blir dock något lidande på grund av att människor ibland kör alldeles för fort på gatorna kring torget där det är gångfartsområde, framförallt längs Nygatan. Det påverkar trafiksäkerheten mycket vilken blir mindre än önskvärd. Det handlar mycket om att biltrafikanter ska få mer medvetenhet om att det är fotgängares villkor som gäller. Palm (2013) påpekar att det är viktigt att informera och utbilda trafikanterna i de regler som gäller angående gångfartsområde.



Figur 29. Nygatans stora dimensionering och den låga mängden oskyddade trafikanter gör att bilisterna kör med högre hastigheter.

Storgatan

Enligt Hallberg (2013) har säkerheten på Storgatan förbättrats. Det har skett stora förändringar hos bilisterna då de har börjat förstå platsens syfte och därmed anpassat sina hastigheter. Hallberg påpekar också att "det har funnits en kampanj, som den lokala tidningen skrev om, där vikten av låga hastigheter lyftes upp på ett tydligt sätt. Det är tyvärr så att inte alla vet vad gångfartsskyltarna innebär" (Hallberg 2013).

Även Nicklas Wedin, avdelningschef Väg Malmö på Tyréns, menar att trafiksäkerheten har förbättrats. Det har inte skett några olyckor mellan de olika trafikgrupperna vilket kan tyda på att Storgatan är trafiksäker. Under tiden platsen har varit ombyggd har det dock inträffat fyra singelolyckor med fotgängare. De har inte inträffats med andra trafikanter utan de har skett på grund av fotgängarna har halkat eller snubblat (Wedin 2013).

4.3.6. Tillgänglighet

Nya torg

“Tillgängligheten på platsen fungerar utmärkt”, säger Anna Palm (2013). Platsen är idag en multifunktionell yta som kan användas av alla i Hörby. Det har tänkts på alla möjliga målgrupper från början av processen (Palm 2013).



Figur 30. Handikappsanpassning genom ramper, släta ytor och bättre dimensionering.



Figur 31. Tydliga kontraster mellan släta ytor och övriga ytor.

Att det inte finns några nivåskillnader på torget gör det lättillgängligt för bland annat funktionshindrade personer. Ombyggnationen medförde även att bebyggelse kring torget handikappsanpassades med ramper, släta ytor och bättre dimensionering för entréer. Det finns dock en viss otydlighet för synsvaga på grund av de är mycket beroende av trottoarkanterna för att skilja mellan körbana och trottoar (Palm 2013). Palm hävdar dock att det inte upplevs som ett problem eftersom det går lätt att skilja mellan släta ytor med övriga ytor.

Storgatan

Tillgängligheten på Storgatan är god på så att alla trafikslag har tillgång till platsen (Wedin 2013). En svårighet, som både Nicklas Wedin på Tyréns och Göran Hallberg på Eslöv kommun nämner, har dock varit att utforma platsen för trafikanter med funktionsnedsättningar. Från början fanns det enbart ett ledstråk i öst-västlig riktning från stationens trappa. Efter ombyggnaden fick kommunen kritik från handikapporganisationerna angående tillgängligheten på gatstensytan med rullatorer. Det var därför de fick göra ett stråk i efterhand i nord-sydlig riktning med sågad och flammad gatsten. Göran tycker själv att det blev en lyckad kompromiss eftersom de nya gatstenarna i stråket smälter bra in i ytan (Hallberg 2013).



Figur 32. Ledstråk bestående av sågad och flammad gatsten.

4.3.7. Attraktivitet

Nya torg

Platsen anses som attraktiv och stilren av många i Hörby påpekar Palm (2013). Gestaltningen har omfattat många aktivitetsytor avsedda för både barn, ungdomar och vuxna. Torget är en öppen plats som innehåller lekplats, sittplatser, fontän och offentliga toaletter. Möbleringen är anpassad för olika målgrupper; exempelvis är bänkarna på torgets västra sida anpassad för att ungdomar ska "hänga" medan resten av bänkarna är mer anpassad för alla oavsett ålder. Dessa bänkar har armstöd som många äldre föredrar. Förutom dessa fasta artefakter erbjuder torget stora ytor för marknadsplatser och andra evenemang. Trots de många funktionerna som torget har är det några som tycker att torget är tomt och ödsligt när marknadsplatser inte finns på plats eller andra aktiviteter förekommer (Palm 2013).



Figur 33. Modern möblering



Figur 34. Lekplatsytor



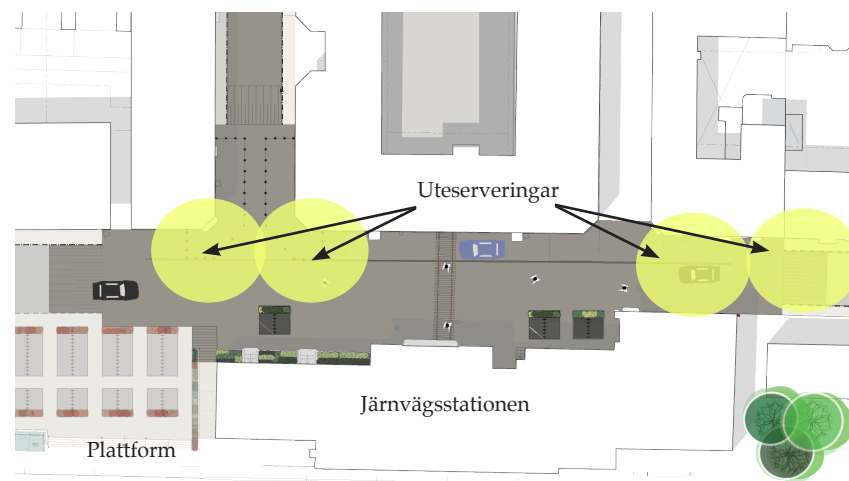
Figur 35. Fontänanläggning



Figur 36. Offentliga toaletter

Storgatan

Den nya gestaltningen har gett platsen ett estetiskt lyft. Utformningen, valet av material och möblering samt flexibiliteten som har skapats på plats har påverkat platsens attraktivitet (Hallberg 2013). Ytan kan användas till annat än bara trafikrum. Det har exempelvis placerats ett stort tält på plats vid olika tillfällen för olika evenemang som inbjuder medborgare för både vistelse och aktivitet. Förutom det har ombyggnaden bidragit till bättre anpassade utemiljöer för krogarna och restauranger för att de ska kunna ha uteserveringar. På så sätt ökar utelivet och bidrar till en bättre social samvaro på plats.



Figur 37. Illustrationsplan över uteserveringar på Storgatan.



Figur 38. Exempel på evenemang på Storgatan.
Foto: Ulf Axelsson/ Eslövs kommun.
Licensierad som offentligt material.



Figur 39. Exempel på uteservering på Storgatan.

4.3.8. Problematik

Nya torg

Vissa problem har uppkommit med ombyggnationen. Ett problem som nämns av Palm är att vissa upplever att det är trångt och svårframkomligt till vissa butiker, framförallt för leveranser (Palm 2013). Problemet beror på att dimensionering av vissa gator är för liten och inte anpassad för större bilar. Trots att dimensioneringen medvetet gjorts trång, missades det att exempelvis Systembolagets leveranser var tvungna att köra in på baksidan, vilket ställt till det i efterhand (Palm 2013).

Ett annat problem som Palm lyfter upp är att några medborgare upplever parkeringsbrist på torget och att parkeringsplatserna som finns är svårframkomliga. Hon poängterar att det i och för sig var tanken från början att minska antalet parkeringsplatser för att ge mer plats åt annat. Valet med sneda parkeringsplatser är också medvetet för att sänka hastigheten, dock upplever vissa att detta inneburit svårigheter (Palm 2013).



Figur 40. Problematiskt område på Nya torg. Den trånga dimensioneringen försvårade för godstransport att köra in på Systembolagets lastzon.

Storgatan

Materialvalet har fått en del kritik när det gäller tillgänglighet för rörelsehindrade. Problemet har åtgärdats på så sätt att ytan är bättre anpassad för att kunna förflytta sig med rullator eller rullstol. Det är dock fortfarande något otydligt för synskadade personer även om kommunen inte har fått klagomål angående detta. En annan kritik som kommunen har fått är att platsen ibland känns öde som en stenöken och att platsen saknar växtlighet. "Det är väl baksidan av flexibiliteten" uttrycker Göran Hallberg (2013).



Figur 41. Ledstråket som kom efter ombyggnaden / För lite växtlighet på platsen.

4.3.9. Avslutande ord

Nya torg

Invånarnas inställning kring ombyggnaden av Nya torg är blandad. Palms uppfattning är att många tycker att det är mycket bättre nu än hur det var förut. Några tycker att torget ibland känns tomt och ödligt medan andra tycker att det är snyggt och har blivit mycket bättre. De som var inblandade i projektet samt kommunen är mycket nöjda med ombyggnationen. Palms personliga inställning är att det skulle behövas fler element som exempelvis urnor eller annat på torgytan för att ge mer liv. Även på Nygatan för att sänka hastigheten. Hon menar dock att det är svårt då torget används till torghandel och ytan därmed behöver vara öppen (Palm 2013)

Palm har haft mycket kontakt med medborgarna under hela processen där hon fick höra olika åsikter om platsen. Hon poängterar betydelsen av medborgardialog för att lättare skapa en plats utifrån användarnas förutsättningar. Hon tillägger att de har försökt anpassa platsen för alla möjliga målgrupper, men att det dock är svårt att få allas viljor att samsas på ett vettigt sätt (Palm 2013).

Storgatan

Eslövs invånare har varit positiva till ombyggnaden av Storgatan. Hallberg nämner att kommunen har fått få klagomål och de klagomål som de har fått har varit på materialval och inte på själva lösningen. Hallberg påpekar att det har varit fler fördelar än nackdelar. De fördelar som han nämner är bland annat att trafiken håller ett betydligt lugnare tempo och har anpassat sig till de gående, att tillgängligheten för alla trafikgrupperna till stationen har bibehållits och att möjligheten för uteserveringar och evenemang har förbättrats. Bland nackdelar nämner han att tillgängligheten för synskadade inte är helt optimalt och att bilisterna ökar hastigheten när det inte finns så mycket folk på plats. Han menar att "det är en relativt ovanlig lösning vilket innebär att kunskapen om vad skylten för gångfartsområde innebär kunde varit bättre bland trafikanter" (Hallberg 2013).

Parterna som medverkade i projektet är nöjda med ombyggnationen. Både Nicklas Wedin från Tyréns och Göran Hallberg från Eslöv kommun menar på att de har uppnått vad de ville. Wedin menar att de är nöjda på så sätt att de har kunnat medverka till att platsen förbättrats med avseende på trafiksäkerhet, jämfört med hur platsen var innan. Han menar dock att de hade önskat att utformningen hade anpassats bättre utifrån trafikanter med funktionshinder. Därför är det viktigt att tänka på att redan från början utforma platsen för funktionshindrade personer. För att Shared space ska fungera som en trafiksäker lösning är det också viktigt att få ner hastigheten till runt 20 km/tim genom en utformning som stödjer detta (Wedin 2013). Både Wedin och Hallberg är överens om att lösningen kräver att fotgängar- och cyklistflödena är höga på platsen eftersom de andra trafikanterna ska anpassa sig efter dem.

Del

3

5. Analys & diskussion

5.1. Diskussion om Shared space

Begreppet Shared space har spridit sig sedan 2000-talet genom Europa med hjälp av EU-forskningsprojektet som startades av Hamilton Ballie. Tillsammans med andra representanter, främst från Holland, Storbritannien, Belgien, Tyskland och Danmark, har konceptet fått acceptans i många europeiska länder. Konceptet att integrera de olika trafikgrupperna på samma utrymme är egentligen en gammal företeelse som har förekommit på olika platser med olika namn. I Sverige exempelvis kan konceptet jämföras med begreppet gångfartsområde (tidigare nämnt gårdsgata) där utformningen främjar oskyddades möjligheter att använda platsen och att motorfordonstrafiken begränsas att köra med högre hastighet än gångfart.

I Sverige har kunskapen om att utforma integrerade platser ökat under de senaste åren. Trafikplanerings tankar kring separering på 1960-talet har haft stor påverkan på det sociala livet i städer. Det har medfört separering av inte enbart trafikanter utan även av funktioner och sociala företeelser som påverkar stadens rumsliga kvalitet. Shared space som koncept tar avstånd från dessa trafiksepareringstankar och innebär därför att integrera trafikanter och funktioner istället för att skilja dem åt. Utvecklingen av konceptet har pågått i Sverige genom tillämpning av trafiklösningen i olika städer, både på bostadsområden, lokalgator och även i centrummiljöer.

Begreppet i Sverige började användas efter gestaltningen av Skvallertorg i Norrköping. Gestaltningen fick från början mycket kritik men idag ses torget som en symbol för konceptet. Senare exempel har nämnts i uppsatsen. Jag har med hjälp av litteraturstudien beskrivit både gator och torg som har använt sig av konceptet under 2000-talet. De senaste exemplen som jag djupare

undersökte var Nya torg i Hörby och Storgatan i Eslöv.

Generellt går det att konstatera att Shared space är en trafiklösning som handlar om sociala normer och kommunikation. Det handlar alltså inte om en teknisk trafiklösning som kan tillämpas på vilket trafikrum som helst. Det går inte heller att förklara för användarna på samma sätt som exempelvis normerna för en traditionell cirkulationsplats. Utformning av en plats enligt Shared space passar alltså inte överallt och därför är det viktigt att vi som planerare och arkitekter tar hänsyn till platsens läge i staden, mängden trafikanter, förflyttningar och målpunkter, platsens rumslighet samt trafikanternas behov av vistelse och rörelse.

Tack vare mina studier kan jag påstå att värderingarna av platser som gestaltas enligt Shared space modellen varierar från plats till plats. Generellt har det visat sig att platserna som har gestaltats till delade ytor har fått mycket positiv kritik, men även negativ. Den positiva kritiken handlar mycket om en minskning av hastigheten, även om detta inte gäller på alla platser. Om vi tittar på Nya torg i Hörby är hastigheten högre än önskvärd, framförallt på Nygatan som är dubbelriktad. Anledningen är att gatans dimensioner är för stora, vilket medför att bilisterna inte tar hänsyn till sin omgivning. En annan anledning är att gatan inte är lika mycket trafikerad av fotgängare och cyklister om man jämför med resterande gator på torget. Vi kan även titta på Storgatan som exempel, här varierar hastigheten beroende på tiden på dygnet. Under vissa tider, då gatan är vältrafikerad av fotgängare och cyklister, är hastigheten mycket lägre än om gatan är tom och ingen vistas där. Det går alltså att konstatera att mängden av oskyddade trafikanter spelar en avgörande roll för hastigheten.

En intressant fråga som jag har ställt mig under arbetsprocessens gång är vad det är som egentligen gör att en plats är lämplig för att

använda sig av Shared space som metod? Faktorer som avgör om en plats är lämplig för Shared space har visat sig vara olika. Olika platser har olika förutsättningar och därför kan konceptet anpassa sig bättre på vissa platser än andra. En gemensam förutsättning är människan. Med hjälp av litteraturen och samtal med planerare kan jag konstatera att vi, förutom kunskap om staden och dess uppbyggnad, även behöver ha kunskap om människor och människors förutsättningar att röra sig i det offentliga rummet. För att en plats ska fungera som Shared space måste människan vara i centrum för att denne ska kunna ta det offentliga rummet i anspråk. Genom att utgå från människan och dennes behov skapar vi attraktiva, tillgängliga och levande miljöer anpassade för olika typer av människor. Därför är det viktigt att ifrågasätta vilka behov människor har. I uppsatsen har jag därför beskrivit vilka grupper av trafikanter som behöver mer hänsyn och omtanke.

Utvecklingen av Shared space går i rätt riktning då kunskapen om konceptet har ökat i svenska städer. Det gäller både bland trafikanter och planerare. I de exemplen som jag redovisat i uppsatsen har det visat sig att trafikanter har fått bättre förståelse för hur platsen fungerar efter en viss period. Det tar alltså tid för trafikanter att förstå gestaltningen och dess syfte på en viss plats. Det beror bland annat på att vi är vana vid trafikseparerade ytor och då ses Shared space som en ovanlig lösning. Det är därför viktigt att informera och utbilda trafikanter i de regler som gäller i en Shared space-miljö. Idag är det även flera kommuner som känner till konceptet om man jämför med studien som redovisas av Wallberg, *et al* (2008) där 4 av 59 kommuner kände till begreppet Shared space. Idag finns det inga studier på vilka kommuner som egentligen har använt sig av konceptet men av erfarenhet kan jag påstå att det är flera än de som redovisats av Wallberg, *et al* år 2008. I uppsatsen redovisas därför senare ombyggnader av platser gestaltade som

Shared space för att visa på att både stora och mindre kommuner har använt sig av konceptet. Platserna som valdes ut i uppsatsen har alltså inte redovisats i tidigare studier. Urvalet av platserna gjordes genom egna erfarenheter och genom samtal med planerare.

5.2. Trafiksäkerhet

En av anledningarna till varför man väljer att använda sig av Shared space är för att öka trafiksäkerheten. I de exemplen som jag redovisat har det påvisats att trafiksäkerheten har förbättrats på grund av bland annat den låga hastigheten som förespråkas. Ett sätt att utvärdera trafiksäkerheten är genom olycksstatistik på den gestaltade platsen. Om vi tittar på exempelvis en av korsningarna i Drachten har hastigheten bidragit till färre olyckor. I exemplet redovisades olycksstatistik från fyra år innan gestaltningen där åtta trafikolyckor hade inträffat och fyra år efter gestaltningen där ingen olycka hade inträffat. När det gäller Storgatan i Eslöv eller Nya torg i Hörby var det svårare att utvärdera på samma sätt på grund av gestaltningarna är så pass nybyggda. Trots detta påstod planerarna att det inte har inträffat några trafikolyckor hittills.

Förutom hastigheten finns det andra faktorer som påverkar trafiksäkerheten. Mängden oskyddade trafikanter utgör en viktig faktor för att samspelet ska fungera. Om platsen är tom och ödslig bidrar det till en ökad motorfordonshastighet som i sin tur leder till en osäkerhetskänsla bland oskyddade trafikanter eftersom samspelet inte sker på alla trafikanternas villkor. Trafiksäkerheten i en Shared space-miljö är i viss mån uppbyggd kring en medveten osäkerhetskänsla för att göra trafikanterna mer uppmärksamma om vad som försiggår kring sin omgivning. Det innebär inte att vissa grupper ska dominera mer än andra utan snarare att

osäkerhetskänslan ska bidra till hänsyn och omtanken om sin omgivning oavsett om man är skyddad eller oskyddad trafikant. Effekten av stora mängder oskyddade trafikanter har därför en stor påverkan på motorfordonstrafikanternas sätt att bete sig i en delad yta. Problemet speglas i den stordimensionerade körytan på Nya torg där mängden oskyddade trafikanter ofta är för låg och hastigheten är högre än önskvärd. I Storgatan är problemet inte lika stort då ytan används oftare av oskyddade trafikanter.

Utformning och materialval är andra aspekter som påverkar trafiksäkerheten. Trafiksäkerheten påverkas genom att motordonstrafikens framkomlighet begränsas och hastigheten återigen minskas. Tydliga kontraster mellan Shared space-området och övrigt trafikrum är viktiga för att trafikanterna ska inse att det är en annan typ av miljö än det som man tidigare kört i. Upphöjda ytor förmedlar även att det är en annan typ av miljö och uppmanar trafikanter att sakna ner. Både Nya torg och Storgatan förekommer upphöjningar och avvikande material från övriga trafikrum. Det har påverkat hastigheten hos trafikanterna om man jämför med hur det var tidigare. Önskemål om att bilisterna ska vara medvetna om att de ska köra ännu saktare finns hos planerarna. Den önskvärda hastigheten på Shared space-miljöerna anses vara ca 20 km / tim.

Som det har framgått är hastigheten en nyckelfråga för att Shared space-miljöer ska fungera. Det beror bland annat på att det finns väsentliga skillnader på att bli påkörd av en bil som kör i 50 km / tim mot en som kör i 30 km / tim (Se 3.4.1). Resultatet visar på att det finns ett tydligt samband mellan hastighet och inträffade skador. Genom åtgärder för hastighetsdämpning av motorfordonstrafiken kan vi uppnå säkra trafikmiljöer med mindre skador och därmed uppnå Nollvisionens mål att ingen människa ska allvarligt skadas eller dödas i trafiken.

Sammanfattningsvis kan jag säga att de utvalda exemplen är idag trafiksäkra. Utformningen, materialval och övriga åtgärder för hastighetsminskning har fungerat bra och inga trafikolyckor har rapporterats på platserna. Trots att hastigheten hos bilisterna är högre än önskvärd går utvecklingen och kunskapen om platserna åt rätt riktning.

5.3. Tillgänglighet

Att gestalta en plats enligt Shared space innebär att ge möjlighet för alla trafikanter att ta del av platsen som grundläggande behov av vistelse och fri rörelse. Tillgänglighet innebär i detta sammanhang att en viss plats är planerad för alla typer av trafikanter.

Tillgängligheten påverkas därför av faktorer såsom avstånd, gators utformning, transportmedel, kostnader och framförallt människors förmågor och förutsättningar för vistelse och rörelse i det offentliga rummet. Det innebär alltså att människor har olika behov och livsstilar vilket utgör mätbara aspekter att ta hänsyn till för att en plats ska räknas som tillgänglig.

Som det framgick i min litteraturstudie är begreppet väldigt brett. Begreppet är kopplat till andra faktorer som tillsammans avgör hur pass tillgänglig en plats är. Tillgänglighet är kopplad till bland annat närhet, nåbarhet, lätthet, användbarhet och medvetenhet.

Definitionen som används i denna uppsats är förknippad med hur lätt det är att nå utbud av de aktiviteter och funktioner som man har önskemål eller behov av. Både på Nya torg och Storgatan har förstärkts dessa förutsättningar för att skapa tillgängliga platser. Nya torg är flexibelt och funktionellt som välkomnar alla trafikgrupperna. Torget består av aktivitetsytor avsedda för både barn, ungdomar och vuxna. Torget är en öppen plats som innehåller lekplats, sittplatser, fontän och offentliga toaletter. Storgatan har haft

tydliga förutsättningar där stationsbyggnaden har varit en viktig målpunkt. Storgatan har rustats upp för att öka tillgängligheten och ge ett estetiskt lyft.

En viktig förutsättning för att en Shared space-miljö ska vara tillgänglig för alla är att det inte ska finnas några nivåskillnader på plats. Att ytan är i samma nivå underlättar för samtliga trafikanter att förflytta sig. På Nya torg respektive Storgatan anses tillgängligheten vara god i detta avseende. De saknar nämligen kantsten och andra nivåskillnader vilket gör platsen lätt att nå.

Utifrån mina egna iakttagelser vid fallstudierna, min litteraturstudie och samtalet med planerare kan jag bekräfta att det finns brist på tillgänglighet med avseende på vissa trafikanter. Det handlar framförallt om äldre och funktionsnedsatta personer. Även barn kan ingå i trafikgrupperna där tillgängligheten är något begränsad. Dessa grupper är mer sårbara än andra och därför behöver dem hänsyn och omtanke när vi planerar Shared space-miljöer.

Att det inte finns nivåskillnader ses som något positivt då det underlättar för rullstolsburna och personer med rullator att förflytta sig. Dock är det svårt för synskadade då de är beroende av trottoarens nivåskillnad för att urskilja mellan körbana och gångbana. Vid gestaltning av Shared space har problemet försökts lösa genom bland annat ledstråk och släta ytor. På Nya torg finns det släta ytor som är tydligt markerade och som kan styra fotgängarnas rörelsemönster. De finns runt torget och korsar torget från hörn till hörn. De kan fungera som ledstråk för synskadade men kan anses som inte tillräckligt tydliga om man jämför med naturliga ledstråk som upphöjda kanter eller ledstråk med strukturskillnader såsom grus-gräs, asfalt-grus, asfalt-gräs, mm. På Storgatan finns också två typer av stråk. Det ena som föreställer ett järnvägsspår med räls i stål och slipers i granit. Ledstråket korsar Storgatan från

stationens trappa till affärsgallerian och kan anses som tydligt och lätt att urskilja. Det andra stråket som har en nord-sydlig riktning består av sågad och flammad gatsten. Stråket smälter in i de andra ytorna med skillnad att det har en jämnare yta. Stråket är främst avsett för rörelsehindrade som använder sig av rullator eller rullstol.

Markbeläggning påverkar tillgängligheten av en plats. I en Shared space spelar materialvalet en avgörande roll för att hastigheten ska sänkas. Ojämn markbeläggning har använts i många exempel för att bland annat sänka motorfordonstrafikens hastighet och påverka bilens framkomlighet. Den ojämna markbeläggningsen påverkar därmed framkomligheten för rörelsehindrade personer. En rörelsehindrad person har svårt att förflytta sig på ojämna markbeläggningar oavsett hjälpmedel, om det är rullstol, rullator eller käpp. Personer med rörelsehinder har behov av jämna och släta ytor för att kunna förflytta sig på ett tillfredställande sätt. Det är ett problem som förekom efter ombyggnaden av Storgatan i Eslöv. Från början fanns det endast ett ledstråk i öst-västlig riktning på plats. Efter ombyggnaden fick kommunen kritik från handikapporganisationerna angående tillgängligheten på gatstensytan med rullatorer. Det var därför de fick göra ett stråk i efterhand i nord-sydlig riktning med sågad och flammad gatsten. Det behandlade materialet gjorde stråket lättare att röra sig på eftersom ytan blev slätare än de obehandlade gatstenarna på övriga delar av ytan. Nya torg i Hörby har inte fått några klagomål gällande rörelsehindrade personer. De släta ytorna som går på kors över torget samt runt om, fasadnära, fungerar bra som ledstråk för rörelsehindrade personer. Dessutom medförde ombyggnaden av torget att bebyggelse kring torget handikappsanpassades med ramper och bättre dimensionering för entréer.

Med utgångspunkt från min litteraturstudie är barn en annan grupp vars tillgänglighet i en Shared space är begränsad. Det beror bland

annat på att barns förmåga att hantera en trafiksituation inte är det samma som vuxnas. Det handlar framförallt på att de reagerar på olika sätt och bedömer en trafiksituation annorlunda. De utgår från sin egen uppfattning och har en tendens att ha impulsiva reaktioner. I skriften *Shared space: trafikrum för alla* (2008) framstår det att det inte finns någon forskning om barnens upplevelse av integrerade ytor där de blandas med bilister och övriga trafikanter. Det som kan påstås är att hastigheten spelar en viktig roll för att de ska kunna vara inblandade i trafiken. En annan viktig förutsättning som nämns i skriften är att det inte ska finnas siktskymmande hinder som höga buskar, höga räcken eller murar eller parkerade fordon. Att bedöma hur barn beter sig på de utvalda platserna i Hörby och Eslöv är svårt eftersom det var för få barn som fanns på plats vid tidpunkterna som fallstudierna gjordes. På Storgatan observerade jag endast ett barn som tillsammans gick med sina föräldrar. Det som jag observerade var att de använde ledstråket från stationstrappan till affärsgallerian. På Nya torg observerade jag äldre barn som korsade torget genom ledstråket. Nya torg innehåller lekplats och intill lekplatsen finns det snedda parkeringsplatser och därefter körbanan. Ett problem som jag kan se där är att parkerade fordon kan vara ett siktskymmande hinder om ett barn får för sig att gå över körbanan i väst-östlig riktning.

Utifrån min litteraturstudie och mina fallstudier kan jag alltså bekräfta att äldre, funktionshindrade personer och barn är grupper som betraktas som sårbara och behöver därför särskild omtanke och hänsyn vid gestaltning av en plats enligt Shared space-modell. De är beroende av ett väl fungerande transportsystem samt en välanpassad och väldimensionerad gatuutformning. Samtidigt bör vi inte glömma att staden har behov av ett näringsliv som också ska tas hänsyn till. Dimensionering av det offentliga rummet behöver också vara anpassat på så sätt att transporter för varor och gods tillgodoses. Ett problem som uppstod på Nya torg handlade

om just svårframkomlighet för leveranser. Trots att dimensioneringen är medvetet gjord trång missades det att Systembolagets leveranser var tvungna att köra in på baksidan, vilket har orsakat problem i efterhand. Lösningen blev att under leveranstider ha parkeringsförbud precis framför ingången för varutransporter. På Storgatan har det inte förekommit några stora problem när det gäller varutransporter på grund av ytans flexibilitet och dimensionering.

Sammanfattningsvis kan jag påstå att de utvalda platserna idag är tillgängliga på så sätt att platserna välkomnar alla typer av trafikanter. Vi har sett ett det finns en viss problematik när det gäller anpassningen för vissa trafikgrupper, framförallt funktionshindrade, äldre och barn. Därför är det viktigt att vi tänker på dessa grupper och planerar utifrån deras förutsättningar att vistas på en Shared space-miljö.

5.4. Attraktivitet

Om jag utgår ifrån definitionen av att attraktiva stadsmiljöer är vackra och inbjudande (se 3.4.3.) kan jag påstå att både Nya torg och Storgatan är attraktivare stadsmiljöer nu än hur de var innan. Ombyggnaderna har inte bara bidragit till en bättre estetiskt tilltalande design utan även till lockande funktioner och användbarhet för invånarna. Invånarna har alltså fått bättre platser där de har möjlighet att ta del av stadsrummet för mötesplatser och aktiviteter.

Som det framgår i min litteraturstudie finns det olika faktorer som påverkar attraktiviteten. Närvaro av människor är en viktig förutsättning för att tillgodose behovet av upplevelser; att se andra människor, att se det som försiggår kring och i det offentliga

rummet, att experimentera med nya platser, mm. I min litteraturstudie framgår det, enligt Gehl Architects, att människor drar till sig andra människor och att det är människor som utgör hur attraktiv en plats är. Det som lockar människor i det offentliga rummet är utbudet av funktioner och aktiviteter. Om vi tittar på Nya torg kan vi se att de har lyckats få med många aktivitetsytor som är avsedda för både barn, ungdomar och vuxna på samma plats. Torget är en öppen plats som innehåller lekplats, sittplatser, fontän och offentliga toaletter. Öppenheten på torget ger möjlighet för aktiviteter som marknadsplatser och evenemang. Utbudet av de olika aktiviteterna lockar folk till platsen. Storgatan har andra förutsättningar för vistelse och rörelse. Stationsbyggnad är naturligtvis en tydlig målpunkt som lockar många för en nödvändig aktivitet, det vill säga transport till jobb eller skola utanför Eslöv. Förutsättningarna för vistelse utgörs av serviceutbudet som finns kring Storgatan. Restauranger, affärer, frisörsalonger, mm lockar till folk som enbart söker tillfredsställa ett önskat behov eller behovet av social samvaro.

Skalan och variation är andra aspekter som påverkar en plats attraktivitet. Skalan i det offentliga rummet har stor betydelse för stadens karaktär och intensitet. Skalan behöver därför utgå från människan. Den mänskliga skalan påverkar människans behov att känna sig väl till mods. Variation och sinnlig stimulans påverkar människans behov av upplevelser och nya intryck. Med utgångspunkt från mina iakttagelser från fallstudierna kan jag ta upp problematiken som planerarna beskriver, det vill säga att det har funnits kritik på att platserna ibland känns tomma. På Nya torg handlar det om den öppna ytan som används för marknadsplatser och andra evenemang. När de inte finns på plats är den här delen av torget väldigt öppen och stor och därför upplevs det som ödsligt. På Storgatan händer samma sak när uteserveringar inte är på plats eller när det inte finns tillräckligt med folk vid stationen. Ödsligheten blir

dock inte lika stor på grund av skalan är mycket mindre. Utifrån dessa iakttagelser kan jag alltså konstatera att den mänskliga skalan på platsen påverkar människans uppfattning av det offentliga rummet och samtidigt har en stor betydelse för sociala interaktioner i staden.

Sammanfattningsvis kan jag säga att de utvalda exemplen är idag attraktivare än vad de var innan gestaltningen. Båda platserna har fått ett estetiskt lyft genom utformning, materialval och övriga åtgärder som har ökat platsens attraktivitet.

Resultatet av mina fallstudier visar ett tydligt samband med litteraturstudien. Vissa problem är gemensamma i både litteraturstudien och fallstudierna medan andra problem har framgått endast i fallstudierna. Resultatet visar att platserna fungerar mycket bättre idag än hur de var innan med avseende på trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet. Vissa brister är påtagliga med tanke på vissa trafikanters behov medan andra är mindre förekommande. En aspekt som kom fram i mina fallstudier var att platserna ibland kändes tomma och ödsliga. Att platserna har uppfattats som attraktivare än hur de var innan beror bland annat på att de är mer inbjudande och erbjuder olika typer av funktioner och aktiviteter. Den tomma och ödsliga känslan hos brukarna är inte en ständig olägenhet utan den varierar under olika perioder. Därför är det intressant att ifrågasätta vad det är som gör att platserna ibland känns som tomma och ödsliga? Vad kan man mer göra för att öka attraktiviteten på platserna för att undvika den tomma och ödsliga känslan? Hur kan man jobba med exempelvis växtlighet i en Shared space-miljö för att den inte ska kännas som en stenöken?

Andra aspekter som är intressanta att lyfta upp är miljö och hälsokonsekvenser. Det är en fråga som inte har utforskats så utförligt och därför tycker jag att det är relevant att få reda på vilka

miljö och hälsokonsekvenser det för med sig att vara inblandad med motorfordonstrafiken under långa perioder av dygnet. Bilar och övriga motorfordonstrafiken medför negativa konsekvenser i staden såsom buller, luftföroreningar och utsläpp av gaser som kan drabba vår hälsa. Men hur ska man förhålla sig till dessa aspekter? Vad räknas som attraktivast; en plats med bilar inblandade eller en plats utan bilar? Skapar man en plats där bilar inte får köra då blir tillgängligheten och framkomligheten mycket mindre prioriterade än övriga kvalitativa aspekter, vilket drabbar vissa trafikanter. Mycket handlar om att hitta en balans mellan de kvalitativa aspekterna genom att ha i åtanke samtliga trafikanternas behov för vistelse och rörelse i det offentliga rummet.

6. Slutsatser

Med utgångspunkt från uppsatsens frågeställningar kan jag dra följande slutsatser utifrån litteraturstudien, fallstudier och egna erfarenheter:

6.1. Shared space i Sverige

- Begreppet syftar på en integrerad yta där både oskyddade och skyddade trafikanter gemensamt utnyttjar ytan på samma villkor.
- Shared space är inte en teknisk trafiklösning utan en trafiklösning som handlar om sociala normer och kommunikation mellan de olika trafikanterna.
- Att utforma en plats enligt Shared space passar inte överallt. Det är viktigt att ta hänsyn till platsens läge i staden, mängden trafikanter, förflyttningar och målpunkter, platsens rumslighet samt trafikanternas behov av vistelse och rörelse.
- Målsättningarna med Shared space är att öka trafiksäkerhet, öka tillgänglighet, öka liv i det offentliga rummet och skapa förutsättningar för tillfredställande vistelse och rörelse.
- Shared space är ett viktigt ämne i diskussionen om planering av stadens offentliga rum eftersom konceptet tar hänsyn till funktioner och sociala företeelser som påverkar stadens kvalitet.
- Vid gestaltning av Shared space bör man utgå ifrån människan och dennes förmåga att hantera trafiksituationer. Det är därför viktigt att involvera sakkunniga från olika områden inom stadsplaneringen samt brukare. Medborgardialogen är viktig under hela processen.

- Konceptet Shared space har sedan 2000-talets början spridit sig genom Europa och började användas i Sverige efter Skvallertorget i Norrköping som gestaltades år 2000.

- Konceptet är egentligen en gammal företeelse som har förekommit på olika platser med olika namn. I Sverige kan konceptet jämföras med gångfartsområde (tidigare gårdsgata) där utformningen främjar de oskyddades möjligheter att använda platsen och att motortrafikanternas hastighet begränsas till gångfart.

- Skvallertorget är en symbol för konceptet som många kommuner och planerare idag känner till.

- Idag finns det många exempel på gator och torg i Sverige som är reglerade som gångfartsområde, som i sin tur kan räknas som Shared space-miljöer.

- Resultat från fallstudierna visar att förutom gatuutformningen spelar mängden trafikanter en avgörande roll för hastigheten i en delad yta.

- Funktionshindrade personer, äldre och barn behöver särskild omtanke vid gatuutformning och därför bör Shared space-miljöer anpassas efter deras behov från början av processen.

- Genom att hitta balans mellan de kvalitativa aspekterna uppnår man stadsmiljöer som är både trygga och säkra att vistas på, som är framkomliga och användbara och som tillfredsställer brukarna att uppehålla sig.

6.2. Kvalitativa aspekter

Kunskapsläget om fungerande Shared space-miljöer i frågan om de kvalitativa aspekterna; trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet sammanfattas på följande sätt:

Trafiksäkerhet	Hastighet <ul style="list-style-type: none"> - Hastighetsminskning är den främsta åtgärden för en fungerande Shared space-miljö. - Hastigheten bör vara mellan 20-30 km/tim för att bidra till mer samspel mellan samtliga trafikanter och därmed bidra till mindre trafikolyckor. 	Mängd trafikanter <ul style="list-style-type: none"> - Det krävs höga trafikflöden av oskyddade trafikanterna för att skyddade trafikanter bättre ska anpassa sin hastighet. Metoden passar därför bättre på platser som fungerar som stadens pulsåder. 	Utformning, skala & tydlighet <ul style="list-style-type: none"> - Tydliga kontraster mellan Shared space-området och övriga ytor är viktiga för att markera att det är en miljö där man samspelar med andra. Skalan bör också förmedla samma känsla.
	Prioritet/Balans <ul style="list-style-type: none"> - Oskyddade trafikanter bör prioriteras, framförallt de som behöver särskild hänsyn och omtanke (Funktionshindrade, äldre och barn) samtidigt som det bör finnas balans för att andra trafikanter som biltrafikanter ska kunna ta del av stadsrummet. 	Framkomlighet <ul style="list-style-type: none"> - Shared space-miljöer välkomnar alla typer av trafikanter. Dock är det fokus på oskyddade trafikanter och därför kan framkomligheten för bilar vara något begränsad. Vid materialvalet är det viktigt att tänka på framkomligheten för rörelsehindrade och synskadade personer. 	Tydlighet & orienterbarhet <ul style="list-style-type: none"> - En enkel och tydlig utformning underlättar för alla typer av trafikanter. Jämna ytor, kontinuerliga ledstråk, väldefinierade ytor, tydliga ljushetskontraster samt väldefinierade rum utan långa sträckor är aspekter att tänka på vid utformningen.
Tillgänglighet	Näryro/ Stadsliv <ul style="list-style-type: none"> - Människor lockar andra människor och människor lockas till platser som erbjuder olika typer av funktioner och aktiviteter där man kan tillfredsställa ett önskat behov eller behovet av social samvaro. 	Rumslighet, skala och variation <ul style="list-style-type: none"> - Den mänskliga skalan spelar en viktig roll för att människor ska känna sig väl till mods. Människor behöver sinnlig stimulans med variation och nya intryck för att tillfredsställa behovet av nya upplevelser. 	Trygghet <ul style="list-style-type: none"> - Trygghet är en viktig förutsättning för att en plats ska upplevas som attraktiv. Tryggheten kan uppnås genom tydliga utformningar som ger förståelse för hur platsen ska användas; var man kan vistas och röra sig utan att komma i konflikt med andra trafikanter.
	Attraktivitet		

Tabell 1. Sammanfattning om kunskapsläget i frågan om trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet.

6.3. Shared space - Plus och minus

Shared space som gestaltningsmodell har visat sig ha positiva effekter och har bidragit till trafiksäkrare, tillgängliga och attraktivare platser. Dock medför metoden negativa aspekter som påverkar olika trafikanter olika mycket. För-och nackdelarna sammanfattas som följande:

Fördelar

- + Lugnare tempo med lägre hastigheter hos motorfordonstrafikanterna.
- + Flexibla stadsrum som inbjuder till vistelse och rörelse.
- + Unika platser med enkel men estetiskt tilltalande utformning som välkomnar både oskyddade och skyddade trafikanter.
- + Bättre framkomlighet för oskyddade trafikanter.
- + Bättre interaktion och kommunikation mellan trafikanterna.
- + Mindre trafikolyckor.

Nackdelar

- Otydlighet för synskadade att förflytta och orientera sig.
- Inte tillräckligt tillgänglig plats för rörelsehindrade personer om man använder sig av smågatsten som markbeläggning.
- Ett komplex rum för barn att vistas på.
- Ett relativt nytt koncept som inte har nått alla trafikanter.
- Det tar tid för bilister att förstå platsens syfte och utformning.

6.4. Reflektion kring arbetsprocessen

I uppsatsen har jag behandlat gestaltungsmodellen Shared space, dess utveckling och hur det används i svenska städer. Anledningen till ämnesvalet var förankrad i tidigare gestaltungsförslag där jag i någon form har använt mig av Shared space som koncept. Konceptet, tillsammans med andra gestaltungsidéer, har jag använt för att uppnå attraktiva rum där människor kan interagera med varandra, uppehålla och röra sig på ett säkert och trivsamt sätt. Under arbetsprocessen för denna uppsats har jag fått större kunskap om konceptet, vad man bör tänka på vid dess användning samt vilka för- och nackdelar det kan finnas med det.

Under arbetet har jag utgått ifrån litteraturstudier, fallstudier och samtal med planerare. Resultat av metoderna har jag använt som underlag för min avslutande analys och diskussion. Under arbetsprocessen har jag haft stor fokus på Shared space utifrån tre huvudaspekter, trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet. Jag har även studerat vilka problem som kan uppstå vid användning av konceptet. Studien av Shared space-miljöer både i Sverige och i andra länder har jag gjort för att få en bredare syn över hur konceptet har använts.

För att få en känsla av hur ett Shared space-område upplevs besökte jag två olika platser. Urvalet av vilka platser som studerades gjordes utifrån egna erfarenheter. Storgatan i Eslöv är ett exempel på ett Shared space-område som färdigställdes 2010. Anledningen till att jag valde platsen var för att jag tidigare bodde i Eslöv och har märkt hur platsen har utvecklats. Det andra exemplet var Nya torg i Hörby som färdigställdes 2011. Anledningen till att jag valde platsen var för att jag tidigare var i kontakt med en landskapsarkitekt som berättade om torget. Med hjälp av planerare som var involverade under projekten fick jag bland annat veta hur gestaltningen gick till,

varför de valde Shared space som koncept, vilka problem som uppstod samt invånarnas inställning kring ombyggnaderna.

I uppsatsen har jag fått bekräfta att Shared space har bidragit till förbättring utifrån aspekter som trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet. Problemen som kan uppstå varierar från plats till plats men generellt är både planerare och brukare nöjda med ombyggnaderna. Tack vare samtalet med planerare fick jag veta om invånarnas inställning kring platserna. Dock hade jag velat intervjua ett antal brukare för att få mer reliabel information om deras uppfattning kring platserna men på grund av uppsatsens begränsningar gjorde jag inte det. En annan analys som hade gett mer reliabel information i uppsatsen är undersökning kring vilka andra kommuner som idag har använt sig av Shared space som gestaltungs-koncept.

6.5. Rekommendationer & vidare forskning

Rekommendationer och vidare forskning

Som det framgick i uppsatsen är Shared space en trafiklösning som handlar om sociala normer och kommunikation mellan de olika trafikanterna. I och med att konceptet inte är en teknisk trafiklösning passar det inte överallt. Vad är det som avgör om platsen är lämplig för att gestalta enligt Shared space? Vad ska man tänka på? Utifrån uppsatsens analys och resultat är det viktigt att tänka på följande aspekter:

- Vad är det man verkligen vill uppnå med platsen.
- Platsens läge i staden och vilka förflyttningar som framgår.
- Mängden trafikanter, en viktig förutsättning av rörelseflöden av oskyddade trafikanter är höga.
- Vilka målpunkter finns på och kring platsen.
- Platsens rumslighet och skala.
- Barn, äldre och funktionshindrade personer ska tas hänsyn till från början av arbetsprocessen.
- Tydlighet på att platsens utformning kräver låga hastigheter.
- Användning av funktionellt material som tydliggör stråk för synskadade och rörelsehindrade personer.
- Informera och utbilda trafikanterna i de regler som gäller angående Shared space-området.
- Tidig medborgardialog för att lättare skapa en plats utifrån användarnas förutsättningar.

Shared space i Sverige är ett relativt nytt koncept som har växt och utvecklats i olika städer. Idag finns det en del forskningar kring konceptet men det saknas fortfarande studier som bland annat tar upp miljö och hälsoaspekter, vinteraspekter, barns upplevelse av integrerade ytor, samt växtlighet. Kritik som både Storgatan och Nya torg fick var att de ibland kändes tomma och ödsliga. Vad beror det på? Vad kan man mer göra för att platserna inte ska kännas tomma och ödsliga? Hur kan man jobba med växtlighet i en Shared space-miljö för att den inte ska kännas som en stenöken? Är platserna lika attraktiva på vintern? Vad är barnens uppfattning kring integrerade ytor? Hur påverkas vi av avgaser, luftföroreningar och buller från bilar i en Shared space-miljö? Dessa är några av frågorna som inte berörs i denna uppsats och som kan leda till vidare forskning kring ämnet.

7. Referenser

Tryckta källor

Ahlin, Stina (2005). *Jämförande studie mellan Skvallertorget i Norrköping och Studieplan i Borlänge*. Linköping: Linköpings Universitet, examensarbete.

Berntsson, Viveca (2002). *Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*. Karlskrona: Boverket.

Eslöv kommun (2002). *Översiktsplan 2001*. Eslöv: Eslöv kommun.

Hagson, Anders (2004). *Stads-och trafikplanerings paradig - En studie av SCAFT 1968, dess förelbilder och efterföljare*. Doktorsavhandling. Göteborg: Chalmers tekniska högskola.

Hamilton Baillie, Ben (2008). *Reconciling People, Places and Traffic. Built environment*. Vol 34, nr 2. Red. Ralf Brand. Manchester: University of Manchester.

Hamilton Baillie, Ben (2000). *Home Zones: Reconciling People, Places and Transport Study Tour of Denmark, Germany, Holland and Sweden – July to August 2000*. Winston Churchill Fellow, Leob Fellow, Harvard University.

Hörby kommun (2005). *Översiktsplan 2005*. Hörby: Eslöv kommun.

Keuningsinstitut (2005). *Shared space: rums for everyone - A new vision for public spaces*. Leeuwarden: Fryslân Province.

Lindskog, Charlotte (2008). *En studie av gångfartsområde i Västra hamnen*. Lund: Lund tekniska högskola, examensarbete.

Patel, Runa & Davidsson, Bo (2003). *Forskningsmetodikens grunder*. Lund: Studentlitteratur.

SCB, Statistiska Centralbyrån (2012a). *Tätorter 2012*. Stockholm: SCB.

SCB, Statistiska Centralbyrån (2012b). *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2012 och befolkningsförändringar 2012*. Stockholm: SCB.

Trafikverket (2010). *Share space: Attraktiva stadsum för alla*. Trafikverket.

Wallberg, Sari, Stjärnkvist, Anna & Ahlman, Lars (2008). *Shared space: Trafikrum för alla*. Stockholm: Sveriges kommuner och Landsting

Muntliga källor

Hallberg, Göran. Utredningsingenjör, Miljö och samhällsbyggnad. Eslöv kommun.

E-postkommunikation (2013-05-14)

Palm, Anna. Park- och gatu ansvarig, Tekniska kontoret. Hörby kommun. Intervjumöte/e-postkommunikation (2013-04-25)

Wedin, Nicklas. Avdelningschef Väg. Tyréns, Malmö. E-postkommunikation (2013-05-13).

Elektroniska källor

Boverket (2011). *Vad menas med ett ledstråk*. [online]

Tillgänglig via: <http://www.boverket.se/Kontakta-oss/Fragor-och-svar/Boverkets-byggregler-BBR/Om-avsnitt-3-i-BBR/tillgangli->

[ghet-allmant/Vad-menas-med-ett-ledstrak/](http://www.boverket.se/Kontakta-oss/Fragor-och-svar/Boverkets-byggregler-BBR/Om-avsnitt-3-i-BBR/tillgangli-ghet-allmant/Vad-menas-med-ett-ledstrak/) [2013-05-20]

Brenner, André (2006). *Shared space som koncept för planering av det offentliga rummet i Sverige*. Lund: Lunds tekniska högskola, examensarbete. [online]

Tillgänglig via: <http://www.lth.se/fileadmin/tft/dok/publ/5000/thesis149absr.pdf> [2013-04-15]

Clarke, Emma (2006). *Shared space – The alternative approach To calming traffic*. [online]

Tillgänglig via <http://www.freewebs.com/mjcassini/Shared%20Space.pdf> [2013-04-12]

Gehl Architects (2010). *Öresundsregionen i ögonhöjd. Värdegrund planeringsprocess med människan i centrum*. Region Skåne: IBU Öresund. [online]

Tillgänglig via: http://www.skane.se/Upload/Webbplatser/Strukturbild/vår%202010/Oresundsregionen_i_ogonhojd_web.pdf [2013-05-15]

Gregersen, Nils Petter (2007). *Nollvisionen 10 år – över 600 sparade liv*. Solna, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. [online]

Tillgänglig via: <http://www.ntf.se/Tidning/pdf/NilsPettersstudie2.pdf> [2013-05-08]

Keuningsinstitut, Hamilton-Baillie, Ben, Senza Communicatie, (2008). *Shared space: Final Evaluation and Results It takes Shared Space to create shared understanding*. Leeuwarden: Fryslân Province. [online]

Tillgänglig via: http://www.fietsberaad.nl/library/repository/be-standen/Def.Final_Evaation31_okt.pdf [2013-04-29]

NE, Nationalencyklopedi (2013a). *Samspel*. [online]

Tillgänglig via: http://www.ne.se/interaktion/212337?i_h_word=samspel [2013-05-20]

NE, Nationalencyklopedin (2013b). *Trafiksäkerhet* [online]
Tillgänglig via: <http://www.ne.se/trafiksakerhet> [2013-05-07]

Norrköping Tekniska kontoret (2008). *Riktlinjer för tillgänglig och användbar utemiljö*. Norrköping: Tekniska kontoret. [online]
Tillgänglig via: http://www.norrkoping.se/organisation/pdf/mal-regler/riktlinjer/stadsplanering/Riktlinjer_utemiljo_080208.pdf
[2013-05-20]

Stockholms stad, Trafikkontoret (2008). *Trafiksäkerhet vid övergångställen*. Stockholm: Stockholms stad. [online]
Tillgänglig via:
www.stockholm.se/PageFiles/57636/TK_Overgangsstallen_kunskapsoversikt.pdf
[2013-05-08]

TRAST, *Trafik för en attraktiv stad*. 2. utg. Underlag (2007) Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting. [online]
Tillgänglig via: http://www.vv.se/vgutrast/trast/trast_handbok_utgava_2_remiss_webversion.pdf [2013-04-29]

Tyréns (2007). *Trafiksäkerhet vid Shared space*. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting. [online]
Tillgänglig via:
http://www.vv.se/PageFiles/9979/trafiksakerhet_vid_shared_space.pdf?epslanguage=sv [2013-04-29]

SRF, Synskadades riksförbund (2012): *Ledstråk*. [online]
Tillgänglig via: <http://www.srf.nu/fragor-vi-driver/fysisk-miljo/>

[mer-om-fysisk-miljo/ledstrak/](http://www.srf.nu/fragor-vi-driver/fysisk-miljo/mer-om-fysisk-miljo/ledstrak/) [2013-05-21]

Vårdguiden (2010). *Funktionsnedsättning och funktionshinder* [online]
Tillgänglig via: <http://www.vardguiden.se/Tema/Funktionsnedsattning/Funktionsnedsattning-och-funktionshinder/> [2013-05-07]

Bilaga 1

Intervjufrågor:

Bakgrundsinfo om dig, roll på arbetsplatsen och roll under projektet.

1. Hur såg platsen ut innan gestaltningen?
2. Hur startade projektet? Vems initiativ?
3. Vad hade ni för vision för platsen?
4. Vad är er definition av Shared space?
5. Varför valde ni Shared space som koncept?
6. Hur tycker ni att platsen fungerar idag ur kvalitativa aspekter:
 - a) säkerhet?
 - b) attraktivitet?
 - c) tillgänglighet?
7. Hur resonerade ni kring utformning av platsen gällande rumslighet och skala?
8. Hur resonerade ni kring möblering och material?
9. Hur har ni kommunicerat för medborgarna om användning av platsen?
10. Är ni nöjda med ombyggnaden?
11. Vilka fördelar/nackdelar finner ni med gestaltungsmodellen

Shared space?

12. Har det uppkommit några problem efter ombyggnaden?
13. Hur är invånarnas inställning kring ombyggnaden? Positiva/negativa?